القوة الجوية

بين السياسة المصرية والإسرائيلية

الجزء الأول

١٩٢٢ - ١٩٥٢

طيار دكتور
ر علي جبر



المكتبة الأكاديمية

القــوة الجــوية

بين السياسة المصرية والإسرائيلية

الجزء الاول

١٩٢٢ ـ ١٩٥٢

القــوة الجـوية

بين السياسة المصرية والإسرائيلية

الجزء الاول

١٩٢٢ ـ ١٩٥٢

تاليـف

لواء طيار دكتور

جبـــر على جبـــر



الناشر

المكتبة الأكاديمية

١٩٩٣

حقوق النشر

المكتبة الأكاديمية

١٢١ ش التحرير - الدقى - القاهرة

تليفون: ٣٤٨٥٢٨٢/ ٣٤٩١٨٩٠

تلكس: ABCMN U N ٩٤١٢٤

فاكس: ٣٤٩١٨٩٠ - ٢٠٢

بسم الله الرحمن الرحيم

سبحانك لا علم لنا إلا ما علمتنا إنك أنت السميع العليم

صدق الله العظيم

إهــداء

إلى أرواح الشهداء الذين ذادوا عن سماء مصر ....

والرواد الذين مهدوا الطريق ....

والأجيال التى أكملت المسيرة ....

تقديراً لدورهم وعرفاناً بفضلهم



الفهارس

المحتويات

الباب الثانى

قيام الدولة اليهودية وبداية الصراع

قائمة الملاحق (الوثائق)

رقم الصفحة	البيان	مسلسل
٦٨٩	Air 2/1066, 1A, Air officer Commanding Royal Air Force, Middle East, to the Secretary (Air Ministry), secret letter, No. GS/1023, 2.12.1922.	١
٦٩١	Air 2/1066, 39A, Note on the present situation, 25.7. 1925.	٢
٦٩٢	Air 2/ 1066, 58A, Swan (A. O. C. R. A. F. M. E.) to the Secretary (Air Ministry), secret letter, No. ME/2259/ Air 1, 1. 8. 1925.	٣
٦٩٧	Air 2/1066, 140A, J. A. Webster (Air Ministry)to A. O. C. R. A. F. M. E, letter, No. 327, 9. 5. 1927.	٤
٧٠٠	Air 2/1066, 199D, Maurice Peterson (First Secretary) to M. G. Charlton Spinks, confidential and immediate letter, No. 16329/165, 2.1.1929.	٥
٧٠٢	Air 2/1066, 199F, Gaafar Wali (Minister of war and Marine) to spinks (Inspector General), letter, No. M.D./8-3-D (7019), 15.1.1929.	٦
٧٠٣	Air 2/1066, 276A, F.R. Scarlett to C.A.S., secret letter, No. M.E/ FRS/1, 4.6.1930.	٧
٧٠٤	Air 2/1066, 287A, Headquarters, R. A. F.M.E., to Air Ministry, secret tel., No., A.M. 1531, 31.7. 1930.	٨
٧٠٥	وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف تابع ٢٥ ـ ١٠، رئيس مجلس الوزراء إلى وزير الحربية والبحرية، خطاب رقم ١٦٥ ـ٣/٥٢، ٣ سبتمبر ١٩٣١.	٩

١٠	Air 2/1066, F.T. to S.6, sceret minute, No. 282, 12.7.1930.	٧٠٦
١١	وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف تابع ٢٥ ـ ١٠، بالمر (المفتش العام بالنيابة) الى وزير الحربية، خطاب رقم E.A.A.F. /36، ١١ يوليو ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).	٧٠٧
١٢	Air 2/2768, 1A, Cornwall (C.M.M.) to the Secertary of the Air Ministry, confidential letter, No. M/6, 6.5. 1937.	٧٠٨
١٣	Air 2/2768, 1B, Half-Yearly Report No. 1 on the Egyptian Army Air Force, 26.4. 1937.	٧١١
١٤	Air 2/2768, 7B, Half-yearly Report No. 5 on the Egyption Army Air Force, November 1938 to April 1939.	٧١٩
١٥	وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ـ٢/ س ج، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع، خطاب رقم س . ط ١/١٥، ٢٥ نوفمبر ١٩٣٩.	٧٢٩
١٦	وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ـ٢/ س ج، نيكول (قائد القوات البريطانية بالشرق الأوسط) إلى وزير الحربية والبحرية، خطاب سرى جدا، رقم S.21196، ٢ نوفمبر ١٩٣٨ (وثيقة باللغة الإنجليزية).	٧٣٢
١٧	وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ـ٢/ س . ج، حسين سرى (وزير الحربية والبحرية) إلى نيكول (قائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط)، خطاب سرى رقم 9-1/2 ، ٧ نوفمبر ١٩٣٨ (وثيقة باللغة الإنجليزية).	٧٣٣

١٨	وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ـ٢/ س . ج، نيكول (قائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط) إلى حسين سرى (وزير الحربية والبحرية)، خطاب سرى، رقم DO/S. 21196/14 ٢٨ يناير ١٩٣٩ (وثيقة باللغة الانجليزية).	٧٣٤
١٩	وزارة الدفاع (مكتب المشير) حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ـ٢/ س . ج، حسين سرى (وزير الدفاع الوطنى) إلى نيكول (قائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط)، خطاب سرى، رقم 2-1/8، ١٢ فبراير ١٩٣٩ (وثيقة باللغة الإنجليزية).	٧٣٧
٢٠	Air 2/2768, 18B, Half-Yearly Report No, 8 on the Royal Egyption Air Force, April to October 1940.	٧٣٨
٢١	Air 2/2768, 17A, Macready (C.B.M.M) to the Under-Secretary of State (Air Ministry), secret letter, No. M/6/4, 21.4.1940.	٧٤٥
٢٢	Air 2/2768, 18A, Stone (C.B.M.M) to the Under-Secreary of State (Air Ministry), secret letter No. M/ 6/4,6.12.1940.	٧٤٧
٢٣	Air 2/2768, 29B, Half-Yearly Report No. 12 on the Royal Egyptian Air Force, May to October 1942.	٧٤٨
٢٤	وزارة الدفاع (مكتب المشير) حافظة رقم٢٢، ملف ٢/٨/س ج، رئيس هيئة أركان حرب الجيش إلى وزير الدفاع، خطاب سرى، رقم را ح/ج/٢ (٣٩٦)، ١٧ مارس ١٩٤٥ (مرفق به مذكرة خاصة بتطوير الجيش المصرى وزيادة قوته).	٧٥٦

٢٥	وزارة الدفاع (مكتب المشير) حافظة رقم٢٢، ملف ٢/٨/س ج، وزير الدفاع الوطنى إلى رئيس الديوان الملكى، خطاب ، رقم ٢ـ١/١/٤٤١، ٣١ مايو ١٩٤٥ (مرفق به مذكرة عن مستقبل تبعات وتنظيم الجيش وسلاح الطيران المصرى).	٧٦٥
٢٦	F.O 371/45947, J 1978, Killearn (Cairo) to Eden (F.O), secret letter, No. 773, 29.5.1945.	٧٧٢
٢٧	وزارة الدفاع (مكتب المشير) حافظة رقم١٩، ملف ١ـ٢١ س ج مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع الوطنى، خطاب سرى، رقم ٣٢/٢/٤٦/ عمومى/ ١، ٢٨ أكتوبر ١٩٤٥ (مرفق به ملحقين عن القوة التقريبية اللازمة لبدء الدفاع عن مصر لحين وصول إمدادات الحلفاء وتكلفة بناء هذه القوة).	٧٧٣
٢٨	وزارة الدفاع (مكتب المشير) حافظة رقم١٩، ملف ١ـ٢١ س ج، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع الوطنى، خطاب سرى، رقم ٣/٢/٤٦/ عمومى/ ١، ٢٩ نوفمبر ١٩٤٥.	٧٧٧
٢٩	وزارة الدفاع (مكتب المشير) حافظة رقم١٩، ملف ١ـ٢١ س ج، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع الوطنى، خطاب سرى، رقم ٩/١٩/٤٥ عمليات، ٢٣ ديسمبر ١٩٤٥.	٧٧٨
٣٠	Air 20/ 6906, A.C.A.S. (P) 6902, Present strength of the Royal Egyptian Air Force, 1.4.1947.	٧٨١
٣١	Air 20/6906, A.C.A.S. (P) 9308, D.D.A.F.L. to A.C.A.S. (P), secret minute , No. 185 / 9A, 3.2.1948.	٧٨٣
٣٢	Air 20/6906,125/9A,N.D.Watson (Colonial Office)to F.K. Roberts, secret letter, No. V.C.A.S. 594, 27.3.1948.	٧٨٤

٣٣	Air 20/6906, 125/9A, Ernest Bevin to A. Henderson secret letter, No. V.C.A.S. 594, 30.3.1948.	٧٨٥
٣٤	Air 20/6906, 125/9A, H.Q. MED.M.E. to A.M., top secret tel., No. QX.707, 8.6.1948.	٧٨٦
٣٥	Air 20/6906, 125/9A, Air Ministry to H.Q. MED. M.E., top secret tel., No. HS.83, 9.6.1948.	٧٨٧
٣٦	F.R.U.S., 1949, Vol. VI, The Acting Secretary of State to the Embassy in Egypt, top secret tel., No. 2, 3.1.1949.	٧٨٨
٣٧	F.R.U.S., 1949, Vol. VI, John C.Ross to the Secretary of State, secret tel, No. 3., 4.1.1949.	٧٩٠
٣٨	F.R.U.S., 1949, Vol. VI, Editorial Note.	٧٩٢
٣٩	Air 20/6906, 125/9A, R. Campbell (Cairo) to F.O., secret tel., No. 1668, 2.12.1948.	٧٩٤
٤٠	F.O. 371/69289, J. 8282, Cairo to F.O., confidential tel., No. 1793, 29.12.1948.	٧٩٥
٤١	F.O. 371/69289, Cairo to F.O., confidential tel., No. 1799, 29.12.1948.	٧٩٦
٤٢	F.O. 371/69289, F.O. to Washington, secret tel. No. 13611, 29.12.1948.	٧٩٧
٤٣	F.R.U.S., 1948, Vol. V, part 2, The Acting Secretary of State to the Untited States Delegation at Paris, secret tel., No. 4957, 29.12.1948.	٧٩٨
٤٤	F.R.U.S., 1948, Vol. V, part 2, Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State, top secret, 30.12.1948.	٧٩٩
٤٥	F.R.U.S., 1948, Vol. V, part 2, Not Verbale (Annex).	٨٠١

٤٦	F.R.U.S., 1948, Vol. V, part 2, The Acting Secretary of State to the Special Representative of the United States in Israel, top secret tel., No. 281, 30.12.1948.	٨٠٢
٤٧	F.R.U.S., 1948 Vol. V, part 2, The Special Representative of the United States (Mc Donald) to the Acting Secretary of State, top secret tel., No. 350, 351, 31.12.1948.	٨٠٣
٤٨	F.R.U.S., 1949, Vol. Vl, The Special Representative of the United States in Israel (Mc Donald) to the Secretary of State, top secret tel., No. 1, 1.1.1949.	٨٠٥
٤٩	F.R.U.S., 1949, Vol. Vl, The Acting Secretary of State to the Special Representative in Israel (Mc Donald), top secret tel., No. 3, 3.1.1949.	٨٠٧
٥٠	F.R.U.S., 1949, Vol. Vl, Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State top secret, 5.1.1949.	٨٠٩
٥١	F.R.U.S., 1949, Vol. VL, Memorandum of Conversation, by the Secretary of State to the President, secret, 10.3.1949.	٨١٢
٥٢	F.O. 371/121819, H.E. (British Ambassador in Egypt) to Michael Wright (F.O.), top secret, draft letter, No. 4/6/499, 8.4.1949.	٨١٥
٥٣	F.O. 371/121819, Foreign Office to Cairo, top secret tel., No. 962, 16. 5. 1949.	٨١٩
٥٤	Air 20/6906, A.C.A.S. (P) 4095, D.D.A.F.L. to A.C.A.S. (P), secret minute, No. 315, 9.8.1949.	٨٢٠

قائمة الجداول

قائمة الأشكال والخرائط

(١) الخرائط مأخوذة عن كتاب الحرب فى أرض السلام (بإذن من المؤلف) وأضاف إليها الباحث المطارات وأراضى الهبوط التى تم استخدامها خلال الجولة الأولى من الصراع المسلح.

قائمة المختصرات الإنجليزية

A.C.A.S. :	Assistant Chief of Air Staff.
A.C.M. :	Air Chief Marshal.
A.M. :	Air Ministry.
A.M.S.I.S. :	Air Ministry Secret Intelligence Service.
A.M.S.O. :	Air Member for Supply and Organization (Air Council).
A.O.C.R.A.F.M.E. :	Air Officer Commanding Royal Air Force Middle East.
B.M.M. :	British Military Mission.
C.A.S. :	Chief of Air Staff.
C.B.M.M. :	Chief of the British Military Mission.
C.in.C. :	Commanding in Chief.
C. of. S. :	Chief of Staff.
D.C.A.S. :	Deputy Chief of Air Staff. (Air Council).
D.D.A.F.L. :	Deputy Director of Cooperation and Foreign Liason.
D.D.O.I. :	Deputy Director of Information.
D.D.Pol. :	Deputy Director of Policy.
F.O. :	Foreign Office.
F.R.U.S. :	Foreign Relations of the United States.
F.T. :	Fighter Training.
H.E. :	His Excellency.
H.M. :	His Majesty.
H.Q. M.E. R.A.F. ;	Headquarters of Middle East Royal Air Force.
H.Q. MED. M.E. :	Headquarters of Mediterranean and Middle East.
H.Q. R.A.F. :	Hedquarters of Royal Air Force.

Ibid. :	Ibidem.
loc. cit.	Ioco citato (L).
M.E.A.F.	Middle East Air Force.
M.G. :	Major General.
n.d. :	no date.
op. cit. :	opere citato.
p. :	page.
pp. :	page to page.
P.S. :	Private Secretary.
S/L. :	Squdron Leader.
S. of S:	Secretary of State.
tel. :	telegram.
V.C.A.S. :	Vice Chief of Air Staff.
Vol. :	Volume.

شكر وتقدير

يشرفنى أن أتقدم بأخلص آيات الشكر والامتنان إلى الدكتور محمد جمال الدين المسدى، الذى تفضل بالإشراف على هذه الدراسة - عند تقديمها كرسالة دكتوراة إلى أكاديمية ناصر العسكرية العليا - واللواء طيار أ. ح/ سعد أحمد رفعت واللواء طيار أ. ح/ كمال الدين عبدالله درويش اللذين شاركا فى الإشراف بالتعاقب، لما قدموه جميعا من جهد وعون.

كما أتوجه بالشكر والعرفان إلى كل من ساعد فى تذليل الصعاب أمام هذه الدراسة، سواء بإتاحة الاطلاع على مصادرها الأصلية أو توضيح بعض الأحداث التى وردت فى سياقها.

وأخص بالشكر رفيقة الحياه التى جاء انجاز هذا العمل على حسابها، فقد أعطت دون كلل وصبرت دون ملل، ومنحتنى من الوقت ماكان من حقها، فلها منى خالص الشكر وعظيم الامتنان.

مقدمة

منذ أن تفجر الصراع العربى الإسرائيلى المسلح فى أغسطس عام ١٩٤٨، ظلت القوة الجوية للجانبين تلعب دوراً بارزاً فى هذا الصراع، بل إننا لا نتجاوز الحقيقة إذا قلنا إنها كانت دائماً مفتاح النصر فى كل جولاته، ومن هنا تبرز أهمية التأريخ لهذه القوة ودورها فى ذلك الصراع، حتى يمكن استخلاص الدروس المستفادة من ذلك التاريخ.

وتبحث هذه الدراسة فى الدور الذى لعبته السياسة المصرية والإسرائيلية فى بناء واستخدام القوة الجوية للجانبين، وانعكاس هذه السياسة على تطور هاتين القوتين حتى بداية دخولهما عصر النفاثات - كأولى حلقات ذلك التاريخ.

وترجع أهمية هذه الدراسة إلى الاعتبارات التالية:

١ ـ تتناول هذه الدراسة نشأة وتطور القوة الجوية المصرية والإسرائيلية خلال ثلاثة عقود، تمثل إحدى أهم مراحل التطور السياسى المصرى والإسرائيلى، والتى انعكست على بناء واستخدام القوة الجوية لكل منها.

٢ ـ تتناول هذه الدراسة لأول مرة - ومن زاوية لم يسبق طرقها من قبل - تاريخ القوة الجوية المصرية والإسرائيلية بأسلوب علمى موثق.

٣ ـ تفتقر المكتبة العربية عامة والعسكرية على وجه الخصوص إلى الدراسات العلمية المتخصصة التى تتناول تاريخ القوة الجوية المصرية والإسرائيلية بشكل متصل، وتبرز التأثيرات السياسية المتبادلة على تطور كل منهما حتى معاهدة السلام بين البلدين عام ١٩٧٩.

وقد حاولت فى البداية، سد هذه الثغرة بهذه الدراسة، إلا أننى وجدت أن فترة البحث ـ والتى تمتد أكثر من نصف قرن ـ لايمكن تغطيتها فى كتاب واحد.

ومن ثم، اقتصر هذا الكتاب على الفترة التى تغطى المرحلتين الأوليين من تاريخ هاتين القوتين وهما:

١ ـ بناء واستخدام القوة الجوية المصرية والإسرائيلية حتى قيام الدولة اليهودية.

٢ ـ بداية الصراع بين هاتين القوتين وتطورهما حتى بداية دخولهما عصر النفاثات.

على أن يتبعه أجزاء أخرى تغطى باقى جوانب الموضوع حتى معاهدة السلام المصرية والإسرائيلية.

وقد تم معالجة موضوع الدراسة باستخدام منهجين رئيسيين هما: منهج البحث التاريخى والدراسة المقارنة، وقد استخدم المنهج الأول للتوصل إلى العوامل السياسية وطبيعة السياسات التى أثرت على نشأة وتطور القوة المصرية والإسرائيلية، وطبيعة ذلك التأثير، أما الدراسة المقارنة فقد استخدمت للمقارنة بين سياسة البلدين والنتائج التى ترتبت عليها - بالنسبة للقوة الجوية - كلما كان ذلك ممكنا.

وقُسمت الدراسة إلى ثلاثة أبواب اشتملت على ثمانية فصول. وتم التمهيد لها باستعراض المناخ السياسى والعسكرى فى مصر، عند بدء تكوين القوى الجوية فى العديد من دول العالم خلال العقدين الأولين من هذا القرن. وهو المناخ الذى كان يستحيل فيه إنشاء القوة الجوية المصرية آنذاك، بالرغم من إقامة مهرجان الطيران الدولى الثانى فى سماء القاهرة فى الثالث عشر من فبراير ١٩١٠ تحت رعاية الأمير أحمد فؤاد.

وتناول الباب الأول تأسيس القوة المصرية والإسرائيلية وتطورهما حتى قرار التقسيم. حيث عالج الفصل الأول أثر محصلة السياسة المصرية والبريطانية - فى ظل تصريح ٢٨ فبراير - على إنشاء القوة الجوية البريطانية حتى إبرام معاهدة ١٩٣٦، بينما تناول الفصل الثانى، أثر هذه السياسة على تطور تلك القوة فى ظل معاهدة ١٩٣٦ والتزاماتها، أما الفصل الثالث، فقد تناول تأثير العلاقة المصرية/ البريطانية والسياسة المصرية تجاه تطور المشروع الصهيونى، على تطور بناء واستخدام القوة الجوية المصرية خلال الحرب العالمية الثانية ومابعدها حتى قرار التقسيم، كما تناول ذلك الفصل تأثير تطور المشروع الصهيونى فى فلسطين على إنشاء القوة الجوية الإسرائيلية حتى صدور ذلك القرار فى نوفمبر ١٩٤٧.

وتعرض الباب الثانى، لأولى جولات الصراع المسلح بين إسرائيل والدول العربية وأثر هذه الحرب على تطور واستخدام القوة الجوية المصرية والإسرائيلية خلال تلك الجولة. حيث تناول الفصل الرابع انعكاسات السياسة المصرية والإسرائيلية على تطور واستخدام القوة الجوية

للجانبين خلال مرحلة الحرب غير المعلنة (ديسمبر ١٩٤٧ – ١٤ مايو ١٩٤٨). بينما تناول الفصل الخامس، انعكاس سياسة البلدين خلال أولى مراحل الحرب المعلنة، على تطور واستخدام القوة الجوية للجانبين فى تلك المرحلة. أما الفصل السادس، فقد تعرض لأثر سياسة البلدين على تطور واستخدام القوة الجوية للجانبين خلال آخر مراحل هذه الحرب.

وفى النهاية، غطى الباب الثالث، أثر السياسة المصرية والإسرائيلية على تطور القوة الجوية للطرفين فى ظل الهدنة وحتى قيام الثورة. حيث تناول الفصل السابع أثر هذه السياسة على تطور قوتى الجانبين فى ظل التعاون المصرى مع الغرب والحياد الإسرائيلى تجاه المعسكرين فى أولى سنوات الهدنة. أما الفصل الثامن، فقد تناول أثر التحول الذى طرأ على السياسة المصرية والإسرائيلية على تطور القوة الجوية للجانبين، اعتبارا من عام ١٩٥٠ وحتى قيام الثورة المصرية عام ١٩٥٢.

وقد واجه المؤلف عدة مشاكل خلال عمله فى هذه الدراسة، كان أبرزها ندرة المصادر المصرية الأصلية المتاحة – التى تغطى فترة إنشاء القوة الجوية خلال العقدين الثالث والرابع من هذا القرن – وانحياز المصادر الإسرائيلية والغربية التى تيسرت للبحث، والتى حوت العديد من المغالطات، نظرا لأن معظم المصادر الأخيرة تندرج فى إطار مذكرات السياسيين والعسكريين الإسرائيليين، الذين لعبوا دوراً بارزاً فى السياسة الإسرائيلية أو ساهموا فى إنشاء وتطوير سلاحها الجوى. أما الجزء الآخر، فإنه يندرج فى إطار الدراسات المنحازة التى تعبر عن وجهة النظر الإسرائيلية أو تتشيع لها.

وقد تم التغلب على هذه المشاكل بالاعتماد على الوثائق الرسمية البريطانية والأمريكية بالإضافة إلى الدراسات العلمية والدراسات المصرية لكبار الأساتذة والباحثين التى تناولت موضوع البحث، بعد مناقشة مابها من اختلاف عن الوثائق الرسمية، أما بالنسبة للمصادر الإسرائيلية والغربية المشايعة لها، فقد تم معالجة انحيازها ومابها من مغالطات باستخدام منهج البحث العلمى فى نقد الأصول، ومناقشة مابها من مغالطات لاستخلاص الحقائق التاريخية من هذه المصادر.

وكانت أبرز مصادر المادة العلمية لهذه الدراسة هى:

١ ـ الوثائق المصرية غير المنشورة المحفوظة بدار الوثائق القومية ووزارة الدفاع والمتحف الحربى ومجلس الشعب.

٢ ـ الوثائق البريطانية غير المنشورة المحفوظة بقيادة القوات الجوية المصرية ودار الوثائق البريطانية.

٣ ـ الوثائق الأمريكية المنشورة والمحفوظة فى المركز الثقافى الأمريكى بالقاهرة.

٤ ـ المذكرات المنشورة للسياسيين والعسكريين المصريين والإسرائيليين الذين لعبوا دوراً بارزاً فى سياسة البلدين وإنشاء وتطوير قواتهما الجوية.

٥ ـ الدراسات المصرية والإسرائيلية الرسمية التى تناولت التاريخ العسكرى للجانبين.

٦ ـ الرسائل العلمية المنشورة وغير المنشورة.

٧ ـ أقوال السياسيين والعسكريين المصريين الذين شاركوا فى بعض الأحداث التى تناولتها الدراسة وأدلوا بشهادتهم للمؤلف عن هذه الأحداث.

٨ ـ الدراسات السياسية والتاريخية والعسكرية لأساتذة الجامعات وكبار الكتاب والباحثين التى تناولت الصراع العربى الإسرائيلى وتطور القوات المسلحة لأطراف الصراع.

٩ ـ الصحف والمجلات المصرية التى تناولت بعض أحداث هذه الدراسة.

إلا أنه من الواجب أن نشير هنا إلى أن المؤلف اختلف مع بعض ماجاء فى المصادر المصرية والإسرائيلية والأجنبية السابقة، وهو ماتم مناقشته فى سياق هذه الدراسة، كما أن كل المصادر الإسرائيلية ومعظم الدراسات الأجنبية وبعض الدراسات المصرية التى تمت الاستعانة بها فى هذه الدراسة، تعبر عن رؤية منحازة وتحوى العديد من المغالطات التى تحتاج من الباحث إلى تحقيقها بطريقة علمية – وهو ماحاوله المؤلف بالنسبة للمادة العلمية التى استخلصها من هذه المصادر. إلا أنه يمكن القول أن مافى هذه المصادر من قصور، لا يقلل من قيمتها كمصادر مفيدة للبحث العلمى الذى يتناول الصراع العربى الإسرائيلى ودور السياسة المصرية والإسرائيلية فى هذا الصراع، وانعكاس هذه السياسة على بناء واستخدام القوات المسلحة للجانبين، لما احتوته من مادة علمية مفيدة وغزيرة فى هذا المجال.

وفى النهاية، فإننى أرجو من الله العلى القدير أن أكون قد وفقت فى هذا البحث بما يحقق الغرض منه، فقد حاولت أن أذلل أمامه الصعاب وأعطيه ماوسعنى العطاء.

والله ولى التوفيق.

المؤلف

تمهيد

بدء عصر الطيران ومصر تحت الاحتلال

عندما حقق رائد الطيران "أورفيل رايت" أول تحليق ناجح فى تاريخ البشرية بطائرته المروحية البسيطة عام ١٩٠٣، لم يكن يخطر بخَلَدَ ذلك الرائد آنذاك، أن اختراعه هذا سيُصبح - بعد أقل من عشر سنوات - أحد أهم أسلحةِ الصراعِ المسلحِ (١).

فبعد أقل من ست سنواتٍ، بدأ هذا الطائرُ الجديدُ يغزو العديد من جيوش الدول المختلفة، مشكلا أحدث أسلحتها فى ذلك الوقت. حيث بدأت فرنسا فى تشكيل قوتها الجوية خلال شهر يونيو عام ١٩١٠، ثم ألمانيا فى أكتوبر من نفس العام، تلتها بريطانيا والولايات المتحدة وإيطاليا خلال شهور فبراير ومارس وأغسطس عام ١٩١١ على التوالى. وأعقب هذه الدول. روسيا فتركيا خلال شهرى يوليو وأكتوبر من عام ١٩١٢ (٢).

ولم يكن تشكيل القوى الجوية آنذاك قاصراً على الدول الكبرى، إذ إنّ دولاً أخرى أقل شأناً كبعض دول البلقان (رومانيا - بلغاريا - اليونان) بدأت فى استخدام الطائرات - كأحد أسلحة الحرب اعتباراً من عام ١٩١٢. بل إن دولاً حديثة التكوين كجنوب أفريقيا بدأت فى إنشاء قوتها الجوية عام ١٩١٥ (٣).

وفى الوقت الذى كانت فيه القوى الجوية تُشكل فى العديد من بلدان العالم المختلفة خلال العقدين الأولين من هذا القرن، كانت مصر ترزح تحت نير الاحتلال البريطانى منذ عام ١٩٨٢. ورغم إقامة مهرجان الطيران الدولى الثانى فى سماء القاهرة فى الثالث عشر من

(١) Chant, Chris. and others, The Encyclopedia of Air Warfare (London: Salamander Books, 1977), p. 10.

(٢) Ibid., p. 15.

(٣) Idem.

فبراير ١٩١٠ – بتشجيع من الأمير أحمد فؤاد والحكومة المصرية – فقد تأخر مولد القوة الجوية المصرية حى عام ١٩٣٢ [١].

ويعود ذلك التأخير فى إنشاء تلك القوة – رغم قيام دول أخرى صغيرة أو حديثة التكوين بإنشاء قواتها فى مطلع هذا القرن – إلى السياسة البريطانية تجاه مصر وجيشها من ناحية، والسياسة المصرية تجاه الاحتلال البريطانى والجيش المصرى من ناحية أخرى.

وبالنسبة للسياسة البريطانية تجاه مصر بعد الاحتلال، فقد اختلف المؤرخون والكتاب فى شأنها، وخاصة فى سنوات الاحتلال الأولى. فبينما يرى عبد الرحمن الرافعى أن بريطانيا كانت تسعى دائما إلى توطيد نفوذها فى مصر، وترسيخ احتلالها كلما كانت الفرصة مواتية، بل وافتعال الأسباب التى تُسوِّغ لها هذا الاحتلال[٢]، يرى كل من الدكتور محمد جمال الدين المسدى والدكتور عبد العظيم رمضان أن هدف التدخل العسكرى البريطانى عام ١٨٨٢ لم يكن الفتح والضم، وإنما كان هدفه الأساسى هو القضاء على الثورة العرابية واستعادة الوضع الداخلى الذى كان قائما قبل الثورة والانسحاب بعد ذلك. ثم عدلت بريطانيا عن فكرة الجلاء السريع واستقر رأيها تدريجياً على الاحتلال الدائم لمصر وعدم الانسحاب نتيجة لتطورات الثورة المهدية فى السودان[٣]. ويضيف الدكتور المسدى إلى الثورة المهدية، طبيعة سياسة الحزب الحاكم فى بريطانيا واتجاه العناصر الغالبة فيه، فضلاً عن سياسة "كرومر" الرامية إلى عدم الجلاء.[٤]

وقد ذهب كل من "بلنت" و"روثستين "مذهب عبد الرحمن الرافعى[٥]، بينما رأى "فيشر" أن الإنجليز استولوا على مصر بالصدفة!![٦]، وهو قول شديد الغرابة.

إلا أن مايعنينا هنا هو تلاشى ذلك الخلاف فى مطلع هذا القرن – مع بداية عصر الطيران

(١) قيادة القوات الجوية، السجل التاريخى، ج ٢ (القاهرة: قيادة القوات الجوية، بدون تاريخ)، ص ٨.

(٢) عبد الرحمن الرافعى، تاريخ الحركة القومية، ج٢ (ط ٤؛ القاهرة: دار المعارف، ١٩٨١) ص ٢٥٩ – نفس المؤلف، الثورة العرابية والاحتلال الانجليزى (ط٤ ؛ القاهرة: دار المعارف ١٩٨٤)، ص ٢٩٤، ٢٩٩.

(٣) د. عبد العظيم رمضان، الجيش المصرى فى السياسة ١٨٨٢ – ١٩٣٦ (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٧)، ص ٢٩.

(٤) د. محمد جمال الدين المسدى، لقاء شخصى، ٢٤ مايو، ١٩٨٧.

(٥) روثستين ،تيودور، خراب مصر: تاريخ المسألة المصرية ١٨٧٥ – ١٩١٠، ترجمة عبد الحميد العبادى، ومحمد بدران (ط ٢؛ بيروت: دار الوحدة، ١٩٨١)، ص ١٠، ١٦٧.

(٦) فيشر، أ. ل، تاريخ أوروبا فى العصر الحديث، ترجمة أحمد نجيب هاشم ووديع الضبع (ط ٨؛ القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٤)، ص ٤١٢.

وإنشاء القوى الجوية فى العديد من الدول. حيث اتفق المؤرخون والكتاب على أن سياسة بريطانيا فى مطلع القرن العشرين كانت تهدف إلى ترسيخ احتلالها لمصر.

وتحقيقا لهذا الهدف، مارست بريطانيا سيطرتها على الخديو والحكومة المصرية، وألزمتهما باتباع نصائحها!! . ومن خلال هذه النصائح الملزمة، نجحت بريطانيا فى تسريح جيش الثورة العرابية، وسحبت الجيش المصرى من السودان، وألغت البحرية المصرية، كما سيطرت على مالية مصر وألزمتها بدفع نفقات الاحتلال[1].

كما انفرد المعتمد البريطانى بسلطة القرار السياسى فى مصر، وامتد ذلك ليشمل اختيار النظار، بل وسياسة العمل فى النظارات المختلفة من خلال المستشارين البريطانيين الذين باشروا سلطة النظار فيها.

وبإعلان الحماية البريطانية على مصر فى الثامن عشر من ديسمبر ١٩١٤، وإلغاء تبعيتها للدولة العثمانية وإعلان الأحكام العرفية عليها، تهيأت الظروف بشكل أفضل لإحكام قبضة بريطانيا على مصر. ومن ثم، كان الفشل مصير تلك المحاولات التى قام بها كل من السلطان فؤاد والقوى الوطنية - بعد الحرب العالمية الأولى وقبل تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢ - للسيطرة على الحكومة أو المشاركة فى سلطة القرار السياسى[2].

إلا أنه بعد التغييرات السياسية التى حدثت فى أعقاب تصريح ٢٨ فبراير، وإعلان دستور ١٩٢٣ أصبح كل من القصر والقوى الوطنية شركاء لسلطات الاحتلال فى السلطة. كما تأكدت المسئولية الوزارية أمام البرلمان بمقتضى الدستور[3].

تلك كانت سياسة بريطانيا تجاه مصر عامة قبل تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢. أما بالنسبة للجيش المصرى، فإنه يمكن القول، إنه كان أول أجهزة الدولة التى عنيت سلطات الاحتلال بالسيطرة عليها منذ اللحظة الأولى، وتميزت بصماتها عليه بالعمق والوضوح. فقد نجحت فى

(١) عبد الرحمن الرافعى، مصر والسودان فى أوائل عهد الاحتلال (ط ٤؛ القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٣)، ص ١٣ - ١١٤.

(٢) سامى أبو النور، دور القصر فى الحياة السياسية فى مصر ١٩٢٢ - ١٩٣٦ (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٥)، ص ٢٤ - ٢٥.

(٣) نفس المرجع، ص ١٩.

تسريح جيش الثورة العرابية، وأخضعت الجيش الجديد - والذى رأت ألا يزيد عن ستة آلاف جندى - للقيادة البريطانية المباشرة، وتولى سبعة وعشرون ضابطاً انجليزياً قيادة أورطه وألويته. وامتدت يد التعديل إلى كل صغيرة وكبيرة فى الجيش لصالح الوجود البريطانى فى مصر. وعُطِّلت الورش والترسانات، وأُلغيت المعاهد العسكرية(١).

وقد أدت تلك السياسة إلى عدم السماح بأية تنمية حقيقية لقدرات مصر العسكرية أو تطويرها، إلا عندما يخدم ذلك المصالح البريطانية. وخير مثال على ذلك: سماح سلطات الاحتلال بزيادة قوة الجيش عام ١٨٨٦ إلى عشرة آلاف جندى، بعد نجاح الثورة المهدية وتقدمها إلى مصر، مهددة الوجود البريطانى فيها. بل إن "فرانسيس جرينفFrancis Grenfell" - سردار الجيش المصرى - طلب زيادة الجيش إلى أربعة عشر ألفاً وخمسمائة جندى. وخلال إعادة فتح السودان تحت القيادة البريطانية وصلت قوة الجيش إلى ١٦,٦٢٨جندى(٢).

إلا أنه بانتهاء فتح السودان والقضاء على الثورة المهدية تم تخفيض الجيش عام ١٩٠٠ بمقدار خمسة آلاف وخمسمائة ضابط وجندى(٣).

وخلال الحرب العالمية الأولى ارتفعت قوة الجيش إلى سبع عشرة كتيبة من المشاة، وثلاثة بلوكات مشاة راكبة وبلوك سوارى، بالإضافة إلى خمس بطاريات مدفعية(٤).

وما أن انتهت الحرب حتى خُفِّض الجيش مرة أخرى. حى وصلت قوته عام ١٩٢٤ إلى ٩,١٧١ ضابط وجندى. أى لاتزيد قوته القتالية عن سبع أورط من المشاة وبطارية مدفعية وأورطة سوارى(٥).

وهكذا كانت السياسة البريطانية تجاه تنمية وتطوير الجيش المصرى - تسير وفقا لما تمليه مصالحها الاستعمارية. إلا أنها فى كافة الأحوال لم تكن لتسمح بوصول هذا الجيش إلى القدر من القوة الذى يشكل خطراً على حاميتها فى مصر أو تبعده عن سيطرتها.

(١) د. عبد الوهاب بكر، الوجود البريطانى فى الجيش المصرى ١٩٣٦ - ١٩٤٧ (ط ١؛ القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٢)، ص ٦.
(٢) نفس المرجع، ص ١٤.
(٣) نفس المرجع، ص ١٥.
(٤) نفس المرجع، ص ١٦.
(٥) نفس المرجع، ص ١٩.

وحتى عندما أصدرت بريطانيا تصريحها المشهور فى ٢٨ فبراير ١٩٢٢، واعترفت باستقلال مصر وإلغاء الحماية البريطانية عليها، فإن تحفظاتها الأربعة – التى اشتمل عليها ذلك التصريح – أفرغت ذلك الاستقلال من مضمونه الحقيقى، وأبقت الجيش المصرى على حالته من الضعف خاضعا للسيطرة البريطانية حتى عام ١٩٣٦[١]. حيث أعطت هذه التحفظات لقوات الاحتلال حق الدفاع عن مصر والسودان وتأمين مواصلات الإمبراطورية البريطانية والمصالح الأجنبية فيها. وهو مايُلغى دور الجيش المصرى فى الدفاع عن وطنه ويُفقده مبرر وجوده.

وفى ظل هذه الظروف وتلك الأوضاع، وُلدت فكرة إنشاء القوة الجوية المصرية. ويرى الدكتور عبد العظيم رمضان أن اهتمام مصر بإنشاء سلاح جوى فى الجيش المصرى يعود إلى وزارة سعد زغلول الأولى عام ١٩٢٤، حين طلب وزير الحربية حسن حسيب فتح اعتماد بمبلغ مائة وخمسين ألفا من الجنيهات لإنشاء هذا السلاح[٢]. بينما يرى الدكتور عبد الوهاب بكر أن الحكومة المصرية اتخذت قرار إنشاء قوة جوية عام ١٩٢٥، عندما خصصت حكومة أحمد زيور (الأولى) مبلغ مائة وخمسين ألفاً من الجنيهات لإنشاء القوة الجوية المصرية وتسليح الأورط المصرية بمدافع ماكينة[٣]. إلا أن الوثائق البريطانية توضح أن أول اهتمام مصرى بإنشاء قوة جوية، يعود إلى عهد وزارة عبد الخالق ثروت (الأولى) فى نوفمبر عام ١٩٢٢[٤]. كما سيتضح فى الفصل الأول من هذا البحث.

(١) استمرت السيطرة البريطانية على الجيش المصرى بواسطة السرداد حتى عام ١٩٢٤، ثم بواسطة المفتش العام حتى عام ١٩٣٦.

(٢) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢١٢.

(٣) بكر، المرجع المشار إليه، ص ١٠٦.

(٤) Air 2/ 1066,1A Air Officer Commanding Royal Air Force, Middle East to the Secretary (Air Ministry), secret letter No. GS/ 1023, 2.12.1922., p. 1. (ملحق ١)

Air 2/ 1066, 39A, Note on the present situation, 25.7.1925. (ملحق ٢)

الباب الأول

تأسيس القوة الجوية المصرية والإسرائيلية

أثر السياسة المصرية والإسرائيلية فى ظل الاحتلال/ الانتداب والوجود البريطانى على تأسيس واستخدام القوة الجوية المصرية والإسرائيلية حتى قرار التقسيم

(نوفمبر ١٩٢٢ - نوفمبر ١٩٤٧)

الفصل الأول
فى ظلال الاحتلال

السياسة المصرية فى ظلال الاحتلال البريطانى قبل معاهدة ١٩٣٦
وأثرها على نشأة القوة الجوية المصرية

أولا: الأوضاع السياسية المصرية قبل تصريح ٢٨ فبراير.

ثانياً: السياسة المصرية فى ظل تصريح ٢٨ فبراير، وأثرها على إنشاء القوة الجوية المصرية:

١ ـ فى أعقاب تصريح ٢٨ فبراير.

٢ ـ فى عهد الوزارة الدستورية الأولى.

٣ ـ فى أعقاب الإنذار البريطانى عام ١٩٢٤.

٤ ـ فى عهد وزارات الائتلاف.

٥ ـ فى عهد وزارات الأقلية.

الفصل الأول

فى ظلال الاحتلال

السياسة المصرية فى ظلال الاحتلال البريطانى قبل معاهدة ١٩٣٦

وأثرها على نشأة القوة الجوية المصرية

(١٩٢٢ - ١٩٣٦)

أولا: الأوضاع السياسية المصرية قبل تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢:

منذ الاحتلال البريطانى لمصر عام ١٨٨٢ وحتى معاهدة ١٩٣٦، كانت السياسة المصرية تدور حول محور واحد، هو التخلص من الاحتلال البريطانى، وإن تفاوتت سمات هذه السياسة تجاه الاحتلال تبعا لضعف أو نمو تيار الحركة الوطنية فى مصر.

فنجد أنه فى سنوات الاحتلال الأولى ، انحسر المد الوطنى على أثر هزيمة العُرابيين، وممارسات سلطات الاحتلال - التى سبق استعراضها فى تمهيد هذا البحث - وتولِّى الحكم نظَارات ضعيفة استسلمت لسلطات الاحتلال ونصائحها الملزمة، كشرط لبقائها فى الحكم(١).

ومع تولى الخديو عباس حلمى الثانى الحكم عام ١٨٩٢، بدأمَدُّ الحركة الوطنية مرة أخرى، إلا أنها لم تكن من القوة التى تجعلها تقف فى وجه سلطات الاحتلال والحكومات المؤتمرة بأمرها، خاصة وقد اختلفت نظرة الحزبين اللذين كانا يمثلان التيار الوطنى حينذاك - الحزب الوطنى وحزب الأمة - تجاه سلطات الاحتلال البريطانى.

فالحزب الوطنى كان ينظر إلى القضية المصرية على أنها مسألة دولية، ويتشبث بعلاقة مصر بالدولة العثمانية، كما كان يرى الاستعانة بالدول الأوروبية لإكراه بريطانيا على الجلاء، مع رفض الاتصال بسلطات الاحتلال أو التعاون معها(١).

(١) أبو النور: المرجع المشار إليه، ص ٢٣، ٢٨.

أما حزب الأمة، فقد رفع لواء القومية المصرية بعيدا عن السيادة العثمانية، كما كان يرى أن الاحتلال البريطانى هو حالة تعكس ضعف الأمة وتخلفها. وأن ارتقاء الأمة سيؤدى بالضرورة إلى زوال الاحتلال. ومن ثم، كان يطالب بدستور يتيح للفئات التى يمثلها (طبقة الأعيان وكبار الملاك والمفكرين) بالاشتراك فى الحكم مع السلطتين القائمتين - الشرعية التى يمثلها الخديو، والفعلية التى يمثلها المعتمد البريطانى(٢).

وقد انعكست سياسة الحزبين على نظرة سلطات الاحتلال إلى كل منهما. فبينما رحبت سلطات الاحتلال بزعماء حزب الأمة ووصفتهم بالاعتدال ، فإنها قامت بمطاردة زعماء الحزب الوطنى ووصفتهم بالتطرف(٣). ونتيجة لسياسة الحزبين فقد ظل الحزب الوطنى خارج الحكم، بينما نجح فى التسلل إليه بعض الساسة من الذين يعتنقون فلسفة حزب الأمة فى ذلك الوقت، مثل سعد زغلول وعبد الخالق ثروت(٤).

وقد ساعد نشوب الحرب العالمية الأولى وفرض الحماية البريطانية على مصر، وعزل الخديو عباس حلمى الثانى على إضعاف موقف وزارة حسين رشدى فى مواجهة سياسة الاستغلال البشعة التى مارستها سلطات الاحتلال تجاه مصر عامة وجيشها بصفة خاصة إبان تلك الحرب، حيث جُنِّدت كل إمكانات مصر وجيشها لتحقيق مصالحها الاستعمارية(٥).

إلا أنه بانتهاء الحرب العالمية الأولى وقيام ثورة ١٩١٩ - كذروة للمد الوطنى - وظهور قيادة وطنية جديدة، تمثلت فى قيادة الوفد المصرى، التى كانت تستمد قوتها من تمثيلها للشعب وتأييده لها، فإن السياسة التى اتبعتها هذه القيادة اتَّسمت بالوطنية والتشدد طوال المفاوضات التى دارت بينها وبين الجانب البريطانى، خلال عامى ١٩٢٠، ١٩٢١.

---

(١) عبد العظيم رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦ (ط ٢؛ القاهرة: مكتبة مدبولى، ١٩٨٣)، ص ٣٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٢ - ٤٣.

(٣) نفس المرجع، ص ٤١ - ٤٤.

(٤) أحمد زكريا الشلق، حزب الأمة ودوره فى السياسة المصرية (ط ١؛ القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٩)، ص ١١٨ - ١٢٠.

(٥) د. لطيفة محمد سالم، مصر فى الحرب العالمية الأولى (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٤)، ص ١٧ ومابعدها.

فخلال مفاوضات سعد - ملنر، كان الجانب البريطاني مُصراً على بقاء الحماية بصورة مُقَنَّعة وبشكل دائم، تحت ستار التحالف مع مصر، والتعهد بضمان سلامة أراضيها واستقلالها، بينما كان الوفد يرى أن تتعهد بريطانيا بالمساعدة فقط في الدفاع عن مصر ضد أى اعتداء خارجي، انطلاقاً من قناعته بأن الدفاع عن مصر هو مسئولية جيشها الوطنى أساساً، أما دور القوات البريطانية فيكون قاصراً على معاونة هذا الجيش فى الدفاع عن مصر وقت الحرب فقط. وعلى ذلك، فلا حاجة لوجود القوات البريطانية فى مصر وقت السلم.

وعندما وضح للوفد أن الجانب البريطانى لن يتردد فى قطع المفاوضات لو أصر على سحب القوات البريطانية من مصر، فإنه وافق فى النهاية على بقاء هذه القوات، بشرط ألا تكون لها صفة الحماية أو جيش احتلال أو قوة لحفظ النظام - كما كان يهدف الجانب البريطانى - ويكون بقاء تلك القوات بمنطقة قناة السويس لمدة عشر سنوات يجرى التفاوض بعدها، لتحديد مدى الحاجة إلى بقائها. ومعنى ذلك - على حد قول الدكتور عبد العظيم رمضان[1] -أن الوفد كان يفترض تقوية الجيش المصرى فى خلال العشر سنوات التالية لتوقيع المعاهدة، على نحو يُغنى عن وجود القوات البريطانية.

وعندما بدأت مفاوضات عدلى - كيرزن - بعد انشقاق الوفد وخلافه على مشروع ملنر - كانت القوة العسكرية البريطانية، وأهداف وجودها فى مصر، وعلاقة ذلك بالجيش المصري، من الصخور الصلبة التى تحطمت عليها أيضا تلك المفاوضات.

فبعد أن قبل "ملِنر" فى مفاوضاته مع سعد زغلول، أن يكون الغرض من وجود هذه القوة هو حماية المواصلات البريطانية فقط، فإن "كيرزن" أضاف ثلاثة أغراض أخرى هى[2]:

(١) مساعدة مصر فى الدفاع عن سلامة الحدود المصرية من أى اعتداء خارجي، إذا دعت الحاجة.

(٢) حماية المصالح الأجنبية.

(٢) مساعدة الحكومة المصرية فى قمع الفتن الخطيرة، وحفظ النظام، إذا دعت الحاجة لذلك.

---

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ١٤١ - ١٤٢.

(٢) نفس المرجع، ص ١٤٣ - ١٤٤.

ولتحقيق هذه الأغراض رأى كيرزن أن تتمركز هذه القوات فى أى مكان فى مصر، ولأى زمان. وقد علل كيرزن تمسكه بهذه الأغراض، باضطرابات الاسكندرية فى شهر مايو ١٩٢١، والتى أدت إلى تدخل القوات البريطانية لحفظ النظام بطلب من الحكومة المصرية، فضلاً عن اعتقاده بأنه لايُنتظر أن يكون لمصر جيش كبير، لأن ذلك كثير النفقات، ويحتاج لفترة إعداد طويلة[١].

إلا أن عدلى يكَن كان يرى أن تدخل القوات البريطانية فى الشئون الداخلية لمصر هادم للاستقلال، وأن وجودها فى مصر حال دون تنظيم الجيش المصرى وتقويته. وأن ذلك الجيش يمكن أن يقوم بدوره سواء فى الدفاع عن بلاده ضد أى تهديد خارجى أو لحماية النظام والأمن الداخلى لو تم إعداده لهذا الغرض[٢].

ولما كان ماعرضه كيرزن على عدلى يكن وتمسك به، أقل مما جاء فى مشروع ملنر - والذى اختلفت عليه قيادة الوفد - فلم يكن مقبولا بطبيعة الحال من عدلى وزملائه. وعلى ذلك، انتهى بالفشل الدور الثانى للمفاوضات المضرية - البريطانية، بعد أن وضح للحكومة البريطانية أن قيادات الوفد - الباقية أو المنشقة لن تقبل بأقل من إسقاط الحماية البريطانية عن مصر واستقلالها، وتقليص دور القوات البريطانية بها فى حماية خطوط المواصلات البريطانية ومعاونة الجيش المصرى فى الدفاع عن حدود بلاده. الأمر الذى كان يعنى بطبيعة الحال السماح بتقوية الجيش المصرى إلى الدرجة التى تمكنه من القيام بهذه المهام، وهو ماكان يتعارض مع أهداف السياسة البريطانية فى استمرار السيطرة على مصر وجيشها.

وتحت ضغط التيار الوطنى الدافق والأزمة الوزارية التى واجهتها سلطات الاحتلال والقصر بعد استقالة عدلى يكَن - على أثر فشل المفاوضات ونفى سعد زغلول - أضطرت الحكومة البريطانية تحت إلحاح مندوبها السامى فى مصر إلى القبول بحل وسط، يحقق لها أهدافها الرئيسية ويعطى لمصر قدراً من الاستقلال فى الوقت نفسه، دون الحاجة إلى عقد معاهدة رفض الوفد والسياسيون المنشقون توقيعها. وقد تمثل هذا الحل فى تصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢، والذى أعلنته السلطات البريطانية من جانب واحد بعد مفاوضات استمرت أكثر

(١) نفس المرجع، ١٤٤.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

من شهرين، مع كل من عدلى يكَن وعبد الخالق ثروت. وانتهت بقبول الأخير تشكيل الوزارة على ضوء ماجاء بالتصريح الذى ساهم فى إصداره، والذى نص على انتهاء الحماية البريطانية على مصر، واعتبارها دولةً مستقلةً ذات سيادة. وإلغاء الأحكام العرفية فور إصدار قانون التضمينات(١). كما نص التصريح على تولى الحكومة البريطانية للمسائل المعلقة بين الجانبين إلى أن يتم الاتفاق بشأنها(٢).

وقد تلخصت هذه المسائل – والتى عرفت بالتحفظات الأربعة – فيما يلى:

(١) تأمين مواصلات الاه براطورية البريطانية فى مصر.

(٢) الدفاع عن مصر من كل اعتداء أو تدخل خارجي.

(٣) حماية المصالح الأجنبية فى مصر وحماية الأقليات.

(٤) السودان.

من هذا الاستعراض السابق للسياسة البريطانية فى مصر، والأوضاع السياسية المصرية قبل تصريح ٢٨ فبراير، نرى أن المناخ الذى ساد مصر والظروف السياسية التى مرت بها البلاد، لم تكن لتسمح بإنشاء قوة عسكرية جديدة، فى الوقت الذى تقوم فيه سلطات الاحتلال بتقليم أظافر الجيش المصرى، خاصة بعد انتصارها فى الحرب العالمية الأولى.

ثانيا: أثر السياسة المصرية فى ظل تصريح ٢٨ فبراير وأثرها على إنشاء القوة الجوية المصرية:

ا ـ فى أعقاب تصريح ٢٨ فبراير:

كان تصريح ٢٨ فبراير نقطة تحول فى تاريخ القوة الجوية المصرية. حيث أدى هذا التصريح – الذى رفضه الوفد وقبله عبد الخالق ثروت – إلى توفير مناخ أفضل لبحث إنشاء قوة جوية مصرية. حيث كان اعتراف بريطانيا باستقلال مصر – وإن كان استقلالاً منقوصاً –

(١) قانون التضمينات هو القانون الذى طلبت بريطانيا من الحكومة المصرية إصداره، والذى يتم بموجبه إقرار الاجراءات العسكرية التى اتخذت باسم السلطة العسكرية فى مصر.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ – ١٩٣٦، ص ٣٥٧ – ٣٦٠.

بموجب تصريح ٢٨ فبراير، يسمح للحكومة المصرية بقدر محدود من حرية الحركة لتطوير الجيش المصرى، مادام ذلك لايشكل تهديدا للقوات البريطانية فى مصر. كما كان قبول بعض الساسة المعتدلين الحكم على أساس تصريح ٢٨ فبراير، دافعاً للسلطات البريطانية لمساندة هذه الحكومات وتدعيم مركزها بكل الوسائل فى مواجهة المعارضة التى تلقاها من جانب الوفد.

وعلى ذلك، كان طبيعياً أن تحاول وزارة عبد الخالق ثروت - فى ظل الصلاحيات التى أعطاها لها تصريح ٢٨ فبراير - استرداد السيطرة المصرية على أجهزة الدولة، وتقليل النفوذ البريطانى فى الجيش بشكل تدريجى. فبدأت فى تنفيذ سياسة حذرة لإيقاف تعيين أى قيادات إدارية أو عسكرية بريطانية جديدة، وتعيين المصريين فى المناصب التى تخلو من الأجانب(١).

إلا أنه من ناحية أخرى فإن قبول عبد الخالق ثروت لتصريح ٢٨ فبراير وتحفظاته الأربعة، كان يعنى قبوله لسياسة بريطانيا الدفاعية فى مصر والسودان، وكذا سياستها تجاه الجيش المصرى، والتى كانت من النقاط التى تحطمت على صخرتها المفاوضات المصرية - البريطانية منذ عام ١٩٢٠. فالجيش المصرى فى تلك المفاوضات كان يرتبط بأهم نقطتين هما(٢):

(١) إنهاء الاحتلال العسكرى البريطانى لمصر.

(٢) مسئولية الدفاع عن البلاد.

ولما كانت التحفظات الأربعة التى اشتمل عليها تصريح ٢٨ فبراير تسمح ببقاء قوات الاحتلال بحجة تأمين مواصلات الامبراطورية البريطانية، كما تعطيها مسئولية الدفاع عن مصر والسودان، فإنها تكون قد حَرمت الجيش المصرى من مبرر وجوده.

ومن ثم، فإن قَبُول عبد الخالق ثروت لتصريح ٢٨ فبراير كان يعنى ضمنا قبوله لاستمرار إلغاء الدور الأساسى للجيش المصرى، وقصر ذلك الدور على أعمال التأمين الداخلية، وهو مارفضه كل من سعد زغلول وعدلى يكن فى مفاوضتهما السابقة مع السلطات البريطانية. وكان ذلك منطقياً مع سياسة عبد الخالق ثروت الذى ينتمى إلى زُمرة السياسيين المعتدلين

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ١٥٠. - نفس المؤلف، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٤٢٨.

(٢) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ١٤٠.

الذين ساهموا فى إصدار تصريح ٢٨ فبراير، والذين كانوا يرون أن السيادة المنقوصة خير من الحماية.

وقد انعكست هذه السياسة على دور القوة الجوية المصرية عندما بحثت وزارة عبد الخالق ثروت فى نوفمبر ١٩٢٢، إنشاء قوة جوية صغيرة من رفين، كل من ست طائرات، يتمركز أحدهما فى العريش والآخر فى السلوم، بغرض القيام بأعمال الدوريات على الحدود المصرية الشرقية والغربية لمقاومة أعمال التهريب (١).

أى أن دور هذه القوة كان سيصبح قاصراً على الأعمال البوليسية على الحدود المصرية، وهو عين ما كانت تهدف إليه السياسة البريطانية تجاه الجيش المصرى.

ولما كانت الحكومة البريطانية ترى أن كُلاً من وزارتى عبد الخالق ثروت ومحمد توفيق نسيم – التى خلفتها فى ٣٠ نوفمبر ١٩٢٢ – من الوزارات المعتدلة التى تولت الحكم على أساس تصريح ٢٨ فبراير، فقد بدت راغبة فى تقديم المعاونة لهما. ومن ثم، كان رد السلطات البريطانية إيجابياً تجاه فكرة إنشاء هذه القوة الجوية الصغيرة، كأحد أسلحة الجيش المصرى. حيث كان إنشاء مثل هذه القوة – للغرض الذى حددته الحكومة المصرية – لا يتعارض مع السياسة البريطانية تجاه الجيش المصرى، بل إنه كان يخدمها.

فعندما أرسل قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطابه إلى وزارة الطيران البريطانية فى ديسمبر ١٩٢٢، يخطرها فيه بأن الحكومة المصرية تبحث إنشاء قوة جوية صغيرة ـ موضحاً غرضها ومكان عملها – ويسألها الرأى حيال ذلك، نجده يُضَمِّنُ خطابه توصيات إيجابية بقبول الفكر، مع ضرورة قيام بريطانيا بتسليح وتدريب القوة على نفقة الحكومة المصرية، وعدم ترك ذلك الأمر لأية دولة أوروبية أخرى حتى تبقى مصر معتمدة على بريطانيا(٢).

كما لا ينسى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط أن يؤمن قوات الاحتلال من الخطورة التى قد تنشأ من امتلاك مصر لهذه القوة الجوية المتواضعة، والتى لا تزيد عن ثمانى طائرات.فيوصى فى خطابه المشار إليه، بأنه فى حالة موافقة الوزارة البريطانية على إمداد مصر بالاحتياجات اللازمة لتكوين هذه القوة فإنه يرى: «أن العمل المطلوب من هذه القوة

(١) Air 2/ 1066, 39A, loc. cit. - Air 2/ 1066, 1A, loc. cit.

(٢) Idem .

الجوية، يمكن أن تقوم به طائرات ذات قدرات أقل من طائرات «بريستول Bristol » المقاتلة أو طائرات "D. H. 9. A"، والتى يمكن الحصول عليها بسعر أقل من تلك الطرازات. فقوة جوية مصرية مجهزة بمثل هذا الطراز من الطائرات ستكون أقل خطورة على القوات البريطانية – فى حالة حدوث مشاكل بيننا وبين المصريين – مما لو حصلت هذه القوة على طائرات أكثر كفاءة»(١).

وجاء رد وزارة الطيران فى ١٩ يناير ١٩٢٣ أكثر إيجابية. فهى لم توافق على وجهة نظر قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فحسب، بل وترى: «أنه ليس من الحكمة إثارة أية معارضة ضد فكرة إنشاء هذه القوة الجوية لو استمرت نية الحكومة المصرية فى إنشائها. ويجب بذل كافة الجهود لتأكيد إنشاء هذه القوة وتدريبها تحت الإشراف البريطانى»(٢).

كما وافقت وزارة الطيران على تدريب الضباط المصريين فى مدرسة تدريب الطيران رقم ٢٤، وقيام القوات الجوية الملكية بأعمال الصيانة والعمرات اللازمة لحركات الطائرات وتأمين الإمداد بقطع الغيار اللازمة على نفقة الحكومة المصرية(٣).

ورغم موافقة وزارة الطيران على رأى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط من ناحية تزويد القوة الجوية المصرية بطائرات رخيصة نسبياً، إلا أنها من ناحية أخرى رأت أن مدة البقاء فى الجو لطائرات «الأفرو Avero » – الأرخص من «البريستول» والأقل كفاءة – قد تكون غير كافية بالنسبة للمهمة التى ستُشكل القوة الجوية المصرية من أجلها. ولذا فقد طلبت وزارة الطيران من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط أن يضع فى اعتباره مدة بقاء طائرات الأفرو فى الجو قبل أن يقدم أية توصيات للحكومة المصرية(٤).

إلا أنه لم تتم متابعة موضوع القوة الجوية المصرية طوال عام ١٩٢٣. وربما كان ذلك راجعا إلى وصول رد وزارة الطيران البريطانية بعد استقالة وزارة عبد الخالق ثروت فى ٢٩ نوفمبر ١٩٢٢ وانشغال وزارتى محمد توفيق نسيم ويحيى إبراهيم بمشروع دستور ١٩٢٣ وإصداره، فضلا عن قصر مدة حكمها، وكونهما وزارتين انتقاليتين.

---

(١) Ibid., p. 2 .

(٢) Air 2/ 1066, 11A, the Air Ministry to A. O. C. Royal Air Force M. E., secret letter, No. S. 22268 / S. 6, 19. 1.1923., P.1 .

(٣) Idem.

(٤) Ibid., p.3.

وبذا ضاعت الفرصة الأولى لإنشاء هذه القوة الجوية رغم تواضعها، نتيجة لمناورات السياسة الداخلية للملك فؤاد، والتى أجبرت عبد الخالق ثروت على الاستقالة، فى الوقت الذى كان يبحث فيه إنشاء أول قوة جوية مصرية.

٣- فى عهد الوزارة الدستورية الأولى:

أثير موضوع القوة الجوية المصرية مرةً أخرى فى أواخر عهد حكومة سعد زغلول عام ١٩٢٤، عندما تلقى سرْدَار الجيش المصرى «لى ستاك Lee Stack» - قبل مصرعه ببضعة أسابيع - تعليمات وزير الحربية حسن حسيب، لدفع عملية إنشاء القوة الجوية المصرية. وسأله الوزير عمًا إذا كان يستطيع تلمس طريقة للاتصال بقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، لاستشارته بخصوص الاحتياجات اللازمة لإنشاء هذه القوة[١]. وأضاف أنهم سوف يحتاجون معاونة كبيرة فيما يتعلق بالمدرسين والمستشارين. ولم يوضح وزير الحربية للسرْدَار الأسباب التى من أجلها ترغب الحكومة فى تكوين هذه القوة[٢]. كما طلب حسن حسيب من زميله وزير المالية اعتماد مبلغ مائة وخمسين ألف جنيه لإنشاء هذا السلاح، إلا أن الميزانية عندما صدرت لم يكن بها أثر للطيران الحربى[٢].

وبالرغم من الشعبية الكاسحة التى كانت تتمتع بها وزارة سعد زغلول وموقفها السياسى القوى، بوصفها الوزارة الدستورية الأولى، فإن ردّ السلطات البريطانية تجاه مطلب إنشاء القوة الجوية المصرية، لم يكن له نفس الإيجابية التى قابلت بها ذلك المطلب من وزارة عبد الخالق ثروت عام ١٩٢٢، رغم تفهم هذه السلطات للموقف السياسى القوى لحكومة سعد زغلول. وهو ما ظهر واضحاً فى الخطاب الشخصى لقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط إلى رئيس أركان الطيران فى السابع من نوفمبر ١٩٢٤ - على أثر اتصال السردار به لطلب المشورة بخصوص إنشاء القوة الجوية المصرية - حيث كتب قائلاً: «إن الموقف قد تغير بالطبع منذ تلك الأيام (عامى ١٩٢٢، ١٩٢٣) وحتى وقتنا الحالى. فالحكومة المصرية

(١) Air 2/ 1066, 21A, A. O. C. Royal Air Force M. E. to the Chief of Air Staff, parsonal and secret letter, 7. 11.1924 .

(٢) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢١٢.

ليست فى حاجة الآن للبحث عن أسباب تبرر بها إنشاء القوة الجوية، فعليهم فقط أن يعلنوا رغبتهم فى إنشاء هذه القوة.

وإننى أرى أن المشروعات التى قدمت عام ١٩٢٣، بشأن استخدام القوة الجوية المصرية فى أعمال دوريات الحدود فى سيناء والصحراء الغربية، لن يكون لها وزن كبير لدى الحكومة المصرية الآن. وإننى افترض أنهم يطلبون قوة جوية للتعاون مع جيشهم. وأى أغراض أخرى كالمواصلات والاستطلاع والأعمال الهجومية» (١).

وعلى ضوء استشارة وزارة الخارجية البريطانية ـ بعد مقتل السردار لى ستاك (٢) ـ جاء موقف وزارة الطيران البريطانية مُخَيِّباً للآمال. حيث أرسل رئيس أركان الطيران خطاباً شخصياً إلى «أوليفرسوان Oliver Swann» ، قائد القوات الجويه بالشرق الأوسط، يقول فيه: «على ضوء الظروف الحالية فى مصر، أظنك توافقنى الرأى أنه يجب تعطيل الموضوع (إنشاء القوة الجوية المصرية).

ويمكنك مراسلتى برقياً خلال الشهر القادم إذا كنت ترغب فى إثارة الموضوع مرة أخرى»(٣).

والسؤال الذي يطرح نفسه الآن هو:

لماذا غيرت الحكومة البريطانية رأيها بخصوص ما سبق أن وافقت عليه فى خطاب وزارة الطيوان رقم S. 22268، والذى، وجهته إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى التاسع عشر من يناير ١٩٢٣، على أثر قيام حكومة عبد الخالق ثروت ببحث إنشاء قوة جوية مصرية؟

وللإجابة على هذا، فإنه يجب أن نستعرض باختصار السياسة المصرية لوزارة سعد زغلول وانعكاسها على العلاقة المصرية البريطانية حينذاك.

(١) Air 2 / 1066, 21A, loc. cit..

(٢) Air 2 / 1066, 22A, the Air Ministry to the Under Secretary of Foreign Office, secret letter, No. S. 22268/ S. 6., November 1924, pp. 1-2.

(٣) Air 2/ 1066, 23A, Chief of Air Staff to Swann (H. Q, R.A.F. Cairo),secret letter, 24. 11. 1924.

فقد بدأت حكومة سعد زغلول الحكم فى ٢٨ يناير ١٩٢٤، والعلاقات بينها وبين حكومة العمال البريطانية على أحسن ما تكون العلاقات بين الحكومتين، منذ انتعاش الحركة الوطنية فى أعقاب الحرب العالمية الأولى[١]. إلا أن هذه العلاقة بدأت فى التدهور تدريجياً حتى وصلت إلى قمتها الدرامية فى أعقاب مقتل السردار فى ١٩ نوفمبر ١٩٢٤.

وقد جاء هذا التدهور نتيجة للممارسات السياسية للحكومة المصرية من ناحية، والسياسة البريطانية من ناحية أخرى. ويمكن تلخيص أبرز الموضوعات التى اصطدمت على صخرتها السياستان المصرية والبريطانية فيما يلى:

(١) عدم اعتراف حكومة سعد زغلول بتصريح ٢٨ فبراير ١٩٢٢.

(٢) الاعتراض الذى أثارته الحكومة المصرية على قانون تعويضات الأجانب (رقم ٢٨)، والذى صدر فى عام ١٩٢٣.

(٣) المصالح المتناقضة لكل من مصر وبريطانيا تجاه السودان.

(٤) رفض حكومة سعد زغلول لبقاء قوات بريطانية فى مصر لحماية قناة السويس.

بالنسبة للموضوع الأول، فإن سعد زغلول كان يرى فى اكتساحه للانتخابات التى جرت بمقتضى دستور ١٩٢٣، رغم رفضه المعلن لتصريح ٢٨ فبراير ـ أساس هذا الدستور ـ تأكيدا لتأييد الشعب له فى رفضه لهذا التصريح الذى لم يكن طرفا فيه، فضلا عن كونه صدر من جانب واحد. ومن ثم، جعل من الأهداف السياسية لوزارته ـ التى ضمنها خطاب قبوله تشكيل الوزارة ـ تصحيح الأوضاع الخاطئة التى نتجت عن ذلك التصريح، متفائلا بوجود حكومة العمال البريطانية فى الحكم[٢].

إلا أن رئيس الوزراء البريطانى ـ رغم حسن ظن سعد زغلول به ـ أعلن فى مجلس العموم أن حكومته تعتبر نفسها مقيدة بتصريح ٢٨ فبراير[٣].

(١) رمضان، تطور الحرب الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٤٢٥.

(٢) فؤاد كرم ومركز وثائق تاريخ مصر المعاصر، النظارات والوزارات المصرية، ج ١ (القاهرة: مطبعة دار الكتب، ١٩٦٩)، ص ٢٥٤.

(٣) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٤٢٥.

فلما تظاهر الطلبة فى مصر احتجاجاً على تصريح رئيس حكومة العمال البريطانية ـ التى عُقدت عليها الآمال فى حل القضية المصرية ـ خطب فيهم سعد زغلول قائلا: «أنه لا محل للاحتجاج على تصريحات لا تربطنا، لأن مستر ماك دونالد «Mac Donald» حُر فى أن يصرح بما يراه، كما أننى أنا أيضا حُر فى أن أصرح بالتصريحات التى أرى أنها ضرورية لحفظ حقوقنا» (١).

أما الموضوع الثانى، الخاص بقانون التعويضات، فقد تمّت إثارته عندما رغب سعد زغلول فى تعديل القانون رقم ٢٨ الخاص بتعويضات الأجانب عند تركهم خدمة الحكومة، نظراً لجسامة ما يحصلون عليه من مكافآت وتعويضات بموجب ذلك القانون والتى تفوق ما يستحقونه بموجب القوانين العامة للمعاشات أضعافا مضاعفة(٢).

على أن الحكومة البريطانية لم تلبث ـ حين أُبلغت برغبة سعد زغلول فى تعديل القانون أن أرسلت البرقيات التى تحذر فيها تحذيراً شديداً من هذا التعديل، خاصة وأن الحكومة المصرية كانت فى ذلك الحين مشمرةً عن ساعديها فى إحلال الموظفين المصريين محل نظرائهم الأجانب، مما أثار سخط الحكومة البريطانية (٣).

وفيما يتعلق بالموضوع الثالث، وهو السودان، فقد أثار سعد زغلول قلق الإنجليز منذ البداية. فعند إلقائه لخطاب العرش فى البرلمان يوم ١٥ مارس، صَرَّحَ قائلاً: «إن حكومته مستعدة للدخول مع الحكومة البريطانية فى مفاوضات حرة من كل قيد، لتحقيق الأمانى القومية بالنسبة لمصر والسودان» (٤).

ولما كانت الأمانى القومية لكل من مصر والسودان تتعارضان مع المصالح البريطانية، فقد أرسل رئيس الوزراء البريطانى إلى المندوب السامى فى مصر، يطلب منه استطلاع الموقف الحقيقى لسعد زغلول بعد أن كثرت تصريحاته التى تناهض المصالح البريطانية (٥).

(١) نفس المرجع، ص ٤٢٥ ـ ٤٢٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٢٦ – ٤٢٧.

(٣) نفس المرجع، ص ٤٢٧ – ٤٢٨.

(٤) نفس المرجع، ص ٤٢٨.

(٥) نفس المرجع، ص ٤٢٥ – ٤٢٦.

كما خلقت سياسة الحاكم العام للسودان، سواء بتخطيه الحكومة المصرية – رغم أنه يعتبر رسمياً موظفا مصرياً ـ أو بتشجيعه للحركة الانفصالية المصطنعة لفصل السودان عن مصر، غيوما جديدة فى سماء العلاقات المصرية ـ البريطانية (١).

وازدادت العلاقات بين الحكومتين تدهوراً على أثر الاضطرابات التى حدثت فى السودان فى منتصف عام ١٩٢٤، والتى استغلها الحاكم العام للقبض على عدد من الموظفين والضباط المصريين، ليثبت للحكومة البريطانية أن حزب الوفد وراء تدبير هذه المظاهرات. مما دفع المندوب السامى إلى اخطار سعد زغلول فى ٦ يوليو ١٩٢٤، بأن حكومة السودان مقتنعة ـ من أدلة قوية ـ بأن الحركة التى قامت فى السودان مُوعزٌ بها فى مصر، بل ومُتفق عليها معها(٢).

كما تأزم الموقف بين الحكومة المصرية والبريطانية على أثر تمرد طلبة الكلية الحربية وأورطة السكك الحديدية بالسودان. فقد اتهمت الحكومة البريطانية الوزارة المصرية بأن مطالبها المغالى فيها هى السبب وراء ذلك التمرد، ولذلك فإنها أجازت لحكومة السودان إبعاد أورطة السكك الحديدية المصرية، وأية وحدة أخرى من الجيش المصرى قد يرى منها الحاكم العام عدم الولاء(٣).

وقد ساعدت التصريحات الملتهبة من الجانبين على زيادة تأزم الموقف وأوجدت جواً من الغيوم وعدم الثقة، وأشاعت مناخاً غير ملائم لبدء المفاوضات التى كانت مرتقبة من الجانبين. الأمر الذى دفع سعد زغلول إلى أن يقترح على رئيس الوزراء البريطانى تبديد الغيوم الملبدة فى جو العلاقات بين البلدين أولا قبل بدء المفاوضات. وعلى ذلك تم الاتفاق بينهما على اللقاء فى لندن فى أواخر سبتمبر لهذا الغرض(٤).

أما الموضوع الرابع، الذى تحطمت على صخرته العلاقات الواهية المتبقية بين حكومتى الوفد والعمال، فكان رفض سعد زغلول لبقاء أى قوة عسكرية بريطانية فى مصر وقت السلم

(١) نفس المرجع، ص ٤٤٤ – ٤٤٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٤٧.

(٣) نفس المرجع، ص ٤٤٩.

(٤) نفس المرجع، ص ٤٥٠.

ـ سواء لحماية القناة أو الدفاع عن مصر ـ عندما أُثير الموضوع فى جلسة المحادثات الثانية بينه وبين رئيس الوزراء البريطانى فى لندن، والتى سبقت الإشارة إليها[1].

وبالرغم من أن الشروط التى عرضها رئيس حكومة العمال بالنسبة لوجود هذه القوة البريطانية تعد أحسن الشروط التى تلقاها مفاوض مصرى حتى ذلك الحين، إلا أن سعد زغلول رفض السماح ببقاء هذه القوة البريطانية فى مصر على الإطلاق، على أساس: «أن وجود هذه القوة لايتفق مع التحالف... وأن الجنود المصرية تكفى للقيام بحراسة قناة السويس فى زمن السلم. أما فى زمن الحرب، فتأتى الجنود البريطانية إلى القناة طبعا، ويكون قدومها بصفة حلفاء للتعاون مع الجيش المصرى[2]».

ولما كانت المباحثات بين الجانبين قد اقتصرت على موضوع الحماية البريطانية لقناة السويس، ووصول ذلك الموضوع إلى طريق مسدود ـ نتيجة لإصرار سعد زغلول على رفض البقاء المستمر للقوات البريطانية فى مصر ـ فقد قُطعت المباحثات، وعاد سعد زغلول إلى مصر. الأمر الذى أدى إلى زيادة التدهور فى العلاقات بين الحكومتين.

ومن هنا، نجد أن المناخ الذى كان سائداً فى علاقات الحكومتين، لم يكن ملائما، عندما أرسل قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطابه إلى وزارة الطيران فى ٧ نوفمبر ـ بخصوص ماأثاره وزير الحربية المصرى بشأن إنشاء القوة الجوية المصرية. كما أن عرض الموضوع بواسطة وزارة الطيران على وزارة الخارجية البريطانية لاستطلاع رأيها، جاء بعد مقتل السردار فى ١٩ نوفمبر، حين زاد الموقف بين الحكومتين تفاقما بعد الإنذار الذى وجهه المندوب السامى إلى سعد زغلول فى ٢٢ نوفمبر ١٩٢٤، وهو ماجعل وزارة الخارجية البريطانية تنصح وزارة الطيران بتأجيل الموضوع[3].

وعلى ذلك، فقد كان طبيعياً ـ إزاء الموقف المتدهور بين الحكومتين، وتشدد سعد زغلول حيال استمرار وجود القوات البريطانية فى مصر، ونظرة كل من الحكومتين المختلفة تجاه دور الجيش المصرى والعلاقة مع السودان ـ أن يجيء رد وزارة الطيران فى ٢٤ نوفمبر سلبيا ومعطلا، بشأن إنشاء القوة الجوية المصرية، على عكس موقفها المتحمس، عندما أثير الموضوع

(١) نفس المرجع، ص ٤٥١.

(٢) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ١٥٦ - ١٥٧.

(٣) Air 2/ 1066, 39A, loc. cit.

للمرة الأولى عام ١٩٢٢، خاصة وأن وزارة الطيران فهمت من قائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط أن هذه القوة ستُنشأ لأغراض حربية أكثر منها بوليسية.

٣ - فى أعقاب الإنذار البريطانى عام ١٩٢٤:

ظل موضوع القوة الجوية المصرية طوال الخمس سنوات التالية بعد استقالة سعد زغلول تتجاذبه رياح السياستين المصرية والبريطانية، ينشط حينا ويسكن حينا آخر.

فرغم استسلام وزارة أحمد زيور للمطالب التى جاءت فى الإنذار البريطانى بالنسبة للجيش المصرى، إلا أنها لم تتخل عن فكرة إنشاء القوة الجوية المصرية. فبدأت منذ توليها الحكم فى الاتصال بمؤسسة «فوكرFokker» للطيران ـ الألمانية الأصل ـ بغرض الحصول على البيانات اللازمة عن المنشآت المطلوبة لتكوين القوة الجوية ، والتى يجب إقامتها متى استقرت العلاقات المصرية البريطانية(١).

ويعتبر هذا الإجراء تصرفاً ذكياً ـ بلا شك ـ من الحكومة المصرية إذ إنه كان كفيلا بأن يحقق لهذه الحكومة المزايا التالية:

(١) إثارة حماس السلطات البريطانية للمشروع خوفا من لجوء مصر إلى دولة أخرى بهذا الشأن.

(٢) توفير خلفية من المعلومات لدى وزارة الحربية تساعد المسئولين فيها على بحث أى مشروع تتقدم به السلطات البريطانية، بالإضافة إلى أن مثل هذه الدراسة المسبقة لمشروع القوة الجوية ستساعد الحكومة فى تقدير الميزانية اللازمة له، عندما تسمح الظروف السياسية بذلك. وقد أوضحت الدراسة التى أجرتها شركة فوكر أن برنامج إنشاء القوة الجوية يحتاج إلى ميزانية قدرها ٥٠٠ ألف جنيه موزعة على ثلاث سنوات. وهو رقم يسمح بشراء مابين عشر وعشرين طائرة استطلاع وقذف قنابل وست طائرات تدريب، بالإضافة إلى الورش وحظائر الطائرات والمخازن، فضلا عن تكاليف التدريب والمدرسين والفنيين الأجانب اللازم استخدامهم خلال الثلاث سنوات(٢).

(١) Air 2/ 1066, 29A, Extract from a report of Air Intelligence, 7. 1. 1925.

(٢) Idem.

وقد نجحت الحكومة المصرية فعلاً فى جذب اهتمام الحكومة البريطانية، التى كانت ترصد الاتصالات المصرية مع مؤسسة فوكر. حيث أرسل مدير العمليات والمخابرات بوزارة الطيران البريطانية إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطابا خاصا فى ٢٦ يناير ١٩٢٥، يطلب فيه إخطاره بأية معلومات أو تطورات خاصة بموضوع القوة الجوية المصرية، ويسأله عما إذا كان قد تم الاتصال به بهذا الخصوص(١).

ولم يضيع الأخير الوقت فأرسل فى ٦ فبراير ١٩٢٥ خطابا سريا وشخصيا إلى مدير العمليات والمخابرات رداً على خطابه الذى جاء فيه: «خصصت الحكومة المصرية مبلغ ٣٠٠ ألف جنيه بشكل مؤقت فى ميزانية السنة المالية القادمة لتغطية مطالب الإمداد بقوات ومعدات عسكرية معينة تتضمن قوة جوية. وقد تمت الموافقة فعلا على بعض هذه المهمات بواسطة مجلس الوزراء، وأتخيل أنه لازال باقيا مبلغ ١٥٠ ألف لتوزيعها. والانطباع السائد أنه لن يتيسر نهائيا أى شىء من هذا المبلغ الصغير من أجل قوة جوية.

«بالطبع لم يُصَدَّق على الميزانية بعد، إلا أن الانطباع العام أنه لن يتم شىء بخصوص القوة الجوية خلال السنة المالية القادمة (١٩٢٥- ١٩٢٦).

«وقد طلب وزير الحربية من قائد الأسراب «لونج Long » ـ المعار إلى وزارة المواصلات ـ إعداد تقرير عن إمكانية إنشاء قوة جوية مصرية. وقد استخلص قائد الأسراب لونج من بعض الأفكار، أن قوة جوية مصرية قد تكون مفيدة فى أعمال دوريات الحدود لمقاومة تهريب الأسلحة والممنوعات وأعمال الإغارة. وربما تساعد القوة الجوية فى زيادة إيرادات الدولة بمنع التهريب بواسطة أعمال الدوريات فوق ساحل البحر.

«وقد أعد قائد الأسراب لونج تقريرا كاملاً على الأسس السابقة، وقد أتمه تقريبا إلا أنه لم يسلمه بعد. ولقد اطلعت على التقرير وأوافق عليه من ناحية المبدأ.

والملامح الرئيسية للتقرير هى:

(١) إذا كانت الحكومة المصرية تحتاج إلى قوة جوية، فإنه يجب أن تسرع فى اعتماد المبالغ اللازمة لعدة سنوات بما يسمح باستمرار نموها وتطويرها.

---

(١) Air 2/ 1066, 38A, Steel to Swann, secret and personal letter, 26. 1. 1925.

(٢) يجب أن يتحقق لهذه هالقوة اكتفاء ذاتى فى الأفراد والاحتياجات وتسهيلات الإصلاح.

(٣) يجب إجراء تدريب هذه القوة بواسطة ضباط وفنيين بريطانيين معارين من وزارة الطيران إلى القوة الجوية المصرية، كما هو معمول به فى الجيش المصري.

(٤) يجب أن يتوفر لطائرات دوريات الحدود والدوريات الساحلية مراكز للتدريب ومستودعات للإمداد وورش لأعمال الإصلاح.

(٥) بالإضافة إلى كون قوة الطائرات مخصصة لأعمال دوريات الحدود فإنه يجب تخصيص سرب لأعمال المعاونة الجوية للجيش.

«ويعتبر المشروع بأكمله كبيرا جدا ومكلفاً بالنسبة للحكومة المصرية حتى تهتم به. فقد اقترح لونج جناحا من ثلاثة أسراب، وتكوين سرب حراسة السواحل من ثلاثة رفوف (Flights) مجهزة بطائرات بحرية... ولقد واتتنى الفرصة مؤخرا لسؤال المندوب السامى عن وجهة نظره تجاه تشكيل الحكومة المصرية لقوة جوية، وهو يعتقد أنه يجب إعطاؤهم أفضل نصيحة يمكن تقديمها بهذا الخصوص، على أساس التأكد من تعاملهم فقط مع الحكومة البريطانية بهذا الشأن، ولم يعترض (المندوب السامى) على وجهة نظرى بخصوص أفضل أسلوب لإعارة الضباط والفنيين البريطانيين كمدرسين إلى الحكومة المصرية، إلا أنه يعتقد مثلى أنه لن تتوفر الاعتمادات اللازمة للبدء فى أى شىء خلال السنة المالية القادمة. إذ إن حتمية تدبير الاعتمادات اللازمة لاستيعاب القوات العائدة من السودان - والتى لا مكان لها فى مصر حاليا - سوف تبتلع أية اعتمادات كان مأمولا تخصيصها لأغراض الطيران»(١).

وتوضح هذه الرسالة بجلاء أن الحكومة المصرية كانت على اتصال بمؤسسة فوكر للطيران من أجل الدراسة التى طلبتها عن تكوين القوة الجوية، فى الوقت، الذى طلب فيه وزير الحربية محمد صادق يحيى من المستشار الجوى لوزارة المواصلات تقديم نفس الدراسة. ولقد كان ذلك عملاً ذكياً من الحكومة المصرية. فهى تجس نبض السلطات البريطانية من ناحية، وتوفر لنفسها فرصة ملائمة للمقارنة واتخاذ قرار سليم مبنى على دراسة واعية من ناحية أخرى.

(١) Air 2/ 1066, 32A, Swann to Steel, personal and secret letter, 6. 2. 1925.

وعندما قدم لونج مقترحاته إلى وزارة الحربية، تشكلت لجنة لدراسة هذه المقترحات، وكلف لونج بعمل تقديرات ومخططات الإنشاءات اللازمة لتنفيذ مشروعه. وفى الأسبوع الأول من يوليو أنهت اللجنة أعمالها وأوصت بتبنى المشروع وتقديمه إلى الحكومة المصرية(١). إلا أن مجلس الوزراء رفض المشروع، نظرا لتكلفته الكبيرة، كما توقع قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى رسالته السابقة. وطلب المجلس من لونج إعداد مشروع مخفض يشتمل على قوة جوية صغيرة من رفين (١٢طائرة)، لاينتظر أن تعمل كقوة عسكرية، حيث إنها ستشكل بغرض مقاومة التهريب، وأن تكون طائراتها من طراز آمن وبسيط وسهل القيادة، مع ملائمته لأعمال الاستطلاع فى الصحراء. وأعطى مجلس الوزراء لونج مهلة قدرها ٤٨ ساعة فقط لإعداد مشروعه على الأسس الجديدة(٢).

وقدم قائد الأسراب لونج المشروع المخفض فى الموعد المحدد وتلخصت أبرز المقترحات الخاصة بذلك المشرع فيما يلى(٣):

(١) إنشاء وحدة جوية تتكون من رفين (١٢طائرة)، تتمركز فى مرسى مطروح، ومستودع صيانة وتخزين فى منطقة الدخيلة.

(٢) ينحصر استخدام هذه الوحدة فى مقاومة التهريب، ويعمل منها رف (٦طائرات) فى الصحراء الغربية بالتعاون مع دوريات السيارات الخفيفة لمنطقة الحدود أو دوريات الجمال. بينما يعمل الرف الثانى على طول الساحل الشمالى بالتعاون مع زوارق الدوريات البحرية لمصلحة خفر السواحل.

(٣) الاتصال بوزارة الطيران من أجل الموافقة على قبول أربعة ضباط للتدريب على الطيران فى إنجلترا، بما يمكنهم من قيادة الوحدة والرفين والعمل فى هيئة القيادة.

(٤) الاتصال بوزارة الطيران من أجل الموافقة على تدريب باقى قوة الوحدة الجوية من الطيارين والفنيين بمصر فى أواخر عام ١٩٢٦.

(١) Air 2/ 1066, 56A, Swann to the Secretary of The Air Ministry, secret letter, No. ME/ 2259/ Air 1, 25. 7. 1925.

(٢) Air 2/ 1066, 58A, Swann to the Secretary (Air Ministry) secret letter, No. ME/ 2259/ Air1, 1.8.1925, p.1 (ملحق ٣)

(٣) Air 2/ 1066, 58B, Out Line of Modified scheame for creation of Egyptian Air Force, July. 1925, pp. 1-2.

(٥) يتم بناء سلاح الطيران كما يلى:

السنة الأولى: تدريب الأفراد.

السنة الثانية: تشكيل الوحدات فيما عدا المستودع.

السنة الثالثة: تكوين سلاح الطيران بواسطة المستشارين البريطانيين (ملازم طيار وأربعة فنيين).

وعندما قدم لونج مشروعه المعدل، قُوبل المشروع بشكل حسن، وطُلب منه أن يُعد البيانات التفصيلية للمشروع ومسودة الخطاب الذى سيوجه إلى المندوب السامى، لسؤال الحكومة البريطانية معاونة مصر على تنفيذ المشروع[١]. وقرر مجلس الوزراء - من ناحية المبدأ - السير قُدما فى إنشاء ذلك السلاح الجوي الصغير لمقاومة التهريب، إلا أنه لم تُتخذ أية قرارات بخصوص تفصيلات هذا السلاح[٢].

ويبدو أن الحكومة لم تتخذ أى قرار قاطع بخصوص التفصيلات المتعلقة بمشروع لونج انتظاراً لعودته من لندن، حيث كان عليه أن يسافر لعرض مشروعه ومطالب الحكومة المصرية على وزارة الطيران - طلبا لتأييدها[٣].

ورغم أن الحكومة المصرية تلقت عدة عروض لمساعدتها فى إنشاء القوة الجوية من كل من إيطاليا وفرنسا وألمانيا، إلا أنها لم تلتفت إلى هذه العروض، انتظاراً لرد الحكومة البريطانية الذى لم يصلها قط[٤]. وعندما أعطت وزارة الخارجية البريطانية مندوبها السامى صلاحية الموافقة على إنشاء القوة الجوية المصرية، كانت وزارة زيور الثانية قد سقطت، وبالتالى لم تُبلَّغ بموافقة الحكومة البريطانية[٥].

(١) Air 2/ 1066, 58A, op. cit., p. 2.

(٢) Air 2/ 1066, 68A, Note by S/ L W. D Long, August, 1925, p. 3.

(٣) Air 2/1066, 60A, The Air Ministry to A.O.C. Royal Air Force M.E., secret tel., No. A.M. 298, 2.8.1925, pp. 1-2.

(٤) Air 2/1066, 111A, High Commissioner to Austen Chamberlain, letter, No. 305, 9.5.1926., p.3.

(٥) Air 2/1066, A.I.O. to Chief of Air staff, minute, No. 114, 16.6.1926.

وهنا يتبادر إلى الذهن تساؤلان، هما:

(١) هل كانت وزارة زيور تريد حقا سلاحا جوياً، ليست له صفة عسكرية لمقاومة التهريب، أم كان ذلك تمويها حتى يمكنها إنشاء القوة الجوية المصرية دون معارضة بريطانيا.

(٢) لماذا تجاهلت حكومة زيور العروض التى قُدمت لها من إيطاليا وفرنسا وألمانيا، رغم تأخر الرد البريطانى عليها أكثر من ستة أشهر؟

بالنسبة للتساؤل الأول فإن الوثائق البريطانية نفسها توضح أنه كان هناك نشاط ملحوظ فى تهريب الأسلحة والذخائر والمخدرات عبر الحدود المصرية - الليبية والساحل الشمالى للصحراء الغربية مابين الأسكندرية ومرسى مطروح[١]. بينما كانت إمكانات كل من خفر السواحل وحرس الحدود لاتسمح لهما بمنع تدفق هذه الممنوعات عبر الطرق المؤدية إلى الدلتا[٢]. كما كان التنسيق مفقودا بين المصلحتين، لتبعية خفر السواحل إلى وزارة المالية، وحرس الحدود إلى وزارة الحربية، مما دعا الحكومة إلى ضم الأولى إلى وزارة الحربية أيضا اعتباراً من يوليو ١٩٢٥، وإعادة تنظيم المصلحتين لتحقيق أكثر قدر من التعاون[٣].

وإذا أضفنا إلى ماسبق، أن الأميرالاى «داوسون Dawson» المدير الإنجليزى السابق لمصلحة خفر السواحل، كان قد قدَّم فى نهاية عام ١٩٢٤ طلباً إلى وزير المالية - قبل فصل المصلحة عنها - يطلب اعتماداً مالياً لتشكيل قوة من الطائرات لمقاومة التهريب[٤]، فإن ذلك قد يوضح سرَّ نشاط حكومة زيور (الأولى) فى أوائل عام ١٩٢٥ فى الاتصال بكل من مؤسسة فوكر للطيران وقائد الأسراب لونج، لعمل الدراسات اللازمة لإنشاء مثل تلك القوة. كما قد يوضح قرار إعادة تنظيم مصلحتى حرس الحدود وخفر السواحل، وضم الأخيرة إلى وزارة الحربية والبحرية فى يوليو ١٩٢٥، سر نشاط وزارة زيور (الثانية) فى نفس الشهر بخصوص مشروع القوة الجوية المصرية، لتحقيق فاعلية أكثر فى مقاومة التهريب.

ولما كانت حكومة زيور قد رفضت مشروع لونج الموسع وطلبت أن يتضمن المشروع قوة

(١) Air 2/1066, 68A, Note by S/L. W.D. Long, August, 1925, P.1.

(٢) Idem.

(٣) Ibid., p. 2.

(٤) Idem.

صغيرة ليست لها صفة عسكرية، فإنه من المرجح أن غرض الحكومة المصرية من إنشاء القوة الجوية فى ذلك الوقت، هو أن تكون فعلا قوة بوليسية.

ويؤكد ذلك المعنى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى خطابه المرسل إلى وزارة الطيران فى الأول من أغسطس ١٩٢٥، والذى قال فيه: «يبدو أن هناك تبريراً معقولاً لرغبة الحكومة المصرية فى استخدام الطائرات فى خدمات الحدود ضد أعمال تهريب البضائع والممنوعات. وإننى استنتج أنهم (أى الحكومة المصرية) حريصون على إيقاف أعمال التهريب عبر الحدود الشرقية والغربية، وأظن أن الطائرات قد تعاون فى تحقيق ذلك الأمر»(١).

أما التساؤل الثانى، بخصوص تجاهل الحكومة المصرية للعروض التى قُدمت لها من غير الحكومة البريطانية، فإن السياسة المصرية فى عهد وزارتى أحمد زيور، وطبيعة العلاقات المصرية ـ البريطانية فى ذلك العهد، ترد على ذلك التساؤل.

فقد اتبعت وزارة أحمد زيور منذ أيامها الأولى سياسة ثلاثية الأبعاد كما يلى:

(١) الاستسلام الكامل للمطالب البريطانية طلباً للسلامة.

(٢) تعطيل الحياة الدستورية لإبعاد الوفد عن السلطة.

(٣) التسليم للقصر والحكم بناء على تفويض من الملك فؤاد.

بالنسبة للبعد الأول، نجد أن حكومة أحمد زيور استسلمت منذ اللحظة الأولى لمطالب الإنذار البريطانى ـ سواء ماكان يتعلق منها بمصر أو السودان ـ حتى تلك المطالب التى تحرزت الحكومة البريطانية من قبولها. ويمكن تفسير ذلك الاستسلام على أنه طلب للسلامة حتى لايدخل فى مواجهة مع السلطات البريطانية فى مصر، أو أنه كان لشراء سكوت الحكومة البريطانية فى ذلك الحين، عمَّا يعتزم إنزاله بالحياة الدستورية ـ على حد قول الدكتور عبد العظيم رمضان(٢) ـ أو للسببين معا.

وأدى تسليم حكومة أحمد زيور إلى وقوع مصر فى قبضة النفوذ البريطانى تماما، وانكماش استقلالها الداخلى إلى ماكان عليه قبل تصريح ٢٨ فبراير تقريبا ـ فقد سقطت إدارة

(١) Air 2/ 1066, 58A, op. cit., p. 3.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر، ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٤٩٤.

المصالح الحيوية للبلاد فى قبضة السلطات البريطانية فى مصر(١). وأدى ذلك بطبيعة الحال إلى إضعاف موقف الحكومة المصرية فى مواجهة سلطات الاحتلال.

أما تعطيل الحياة الدستورية لإبعاد الوفد عن السلطة، فإنه يعود ـ على الأرجح ـ إلى رغبة الملك فى الاستئثار بالحكم دون الوفد، وخضوع أحمد زيور لذلك بعد أن تصور أن سفينة الوفد بدأت تغرق، على أثر مقتل السردار ونزول سلطات الاحتلال بثقلها ضده، مما أضعف مركز الوفد لصالح السراى وأحزاب الأقلية التى تنافسه على الحكم .

ولما كان تحول أحمد زيور ـ الذى كان محسوبا من رجال الوفد ـ عن سياسة حزبه من شأنه أن يفقده تأييد مجلس النواب، الذى يتمتع فيه الوفد بأغلبية ساحقة ـ والذى لن يرضى عن قراراته الاستسلامية ـ فإنه استصدر مرسوما من الملك، فى اليوم التالى لتوليه الوزارة بتأجيل انعقاد البرلمان لمدة شهر، ثم مرسوما آخر بحل مجلس النواب قبل انقضاء ذلك الشهر. وعندما حصل الوفد على الأغلبية فى انتخابات مارس ١٩٢٥، أشار أحمد زيور على الملك بحل مجلس النواب للمرة الثانية بعد تسع ساعات من انعقاده(٢).

وكانت النتيجة الطبيعية لعدم وجود قاعدة برلمانية تستند إليها الوزارة، أن أُضطرت إلى ممارسة الحكم بناءً على تفويض من الملك فؤاد، الأمر الذى أدى إلى إضعاف موقفها فى مواجهة السراى وسلطات الاحتلال، حيث كانت تستمد أسباب بقائها فى الحكم من تأييد كل من الطرفين لها .

وقد ساعد خروج وزراء الأحرار الدستوريين من الوزارة ـ على أثر الخلاف الذى نتج حول كتاب الشيخ على عبد الرازق «الإسلام وأصول الحكم» ـ على زيادة موقف الوزارة ضعفاً. وزاد الموقف سوءً بعد أن تكونت جبهة المعارضة القوية من الوفد والأحرار الدستوريين، والتى أجبرت المندوب السامى والملك والحكومة على إجراء انتخابات جديدة، أدت إلى سقوط وزارة أحمد زيور الثانية.

ومن الاستعراض السابق لأوضاع حكومة أحمد زيور ـ غير الدستورية ـ وسياستها، فإنه

(١) نفس المرجع، ص ٤٩٦.

(٢) أبو النور، المرجع المشار إليه، ص ٩٠ – ٩١.

يمكن القول، إن تلك الوزارة لم تكن من القوة التى تسمح لها باتخاذ موقف يتعارض مع السياسة البريطانية، بقبول أىٍ من العروض غير البريطانية، والتى عُرضت عليها لمساعدتها فى إنشاء القوة الجوية المصرية. ومن هنا، كان تجاهلها لتلك العروض، انتظارا لرد لم يصلها من الحكومة البريطانية.

كان ذلك سياق الأحداث على الجانب المصرى ـ فيما يتعلق بالقوة الجوية ـ حتى ذلك الوقت. أما عن الجانب البريطانى، فتوضح الوثائق الإنجليزية أن السلطات البريطانية كانت تراقب موضوع القوة الجوية المصرية بيقظة تامة. فمنذ اتصال الحكومة المصرية بمؤسسة فوكر للطيران والاتصالات البريطانية مستمرة رأسيا فى اتجاهين، بين كل من قائد الأسراب لونج ونائب مارشال الجو السير أوليفر سوان ـ قائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوس ـ ووزارة الطيران من ناحية، والمندوب السامى فى مصر ووزارة الخارجية البريطانية من ناحية أخرى، وعرضياً بين كل من المندوب السامى وقائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط والقائد العام للقوات البريطانية فى مصر من ناحية، ووزارات الحربية والطيران والخارجية من ناحية أخرى.

ولما كان لكل من هذه الجهات رأيها المؤثر فى مشروع القوة الجوية المصرية، فإنه من المناسب هنا استعراض هذه الآراء باختصار.

فبالنسبة لقائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط، فإنه كان يرى ـ منذ علمه بإثارة موضوع القوة الجوية المصرية فى يناير ١٩٢٥ ـ أنه يجب مساندة الحكومة المصرية وإعارتها الضباط البريطانيين اللازمين للعمل كمدرسين، إلا أنه كان يتشكك فى قدرة الحكومة المصرية على تدبير الاعتمادات المالية اللازمة لبناء هذه القوة حتى منتصف عام ١٩٢٦(١).

وعندما قدَّم لونج مشروعه المعدل فى يوليو ١٩٢٥ إلى الحكومة المصرية، بلور السير أوليفر سوان رأيه فى خطابه لوزارة الطيران فى أول أغسطس من العام نفسه ـ الذى يخطرها فيه بتطورات مشروع القوة الجوية المصرية ـ قائلا: «باستثناء وجهة النظر العسكرية، واحتمال أن يعطى ذلك دافعاً للأقاليم الواقعة تحت الانتداب، وكذلك الهند، للمطالبة بإنشاء قوات مماثلة، فإننى لا أرى مانعاً من امتلاك الحكومة المصرية لقوة جوية. وإننى لا أعتقد أن

(١) Air 2/ 1066, 32A, op. cit., pp. 1-2.

سيتعارض بأى صورة من الصور مع أى قوة من الطائرات البريطانية ربما ترغب وزارة الطيران فى تمركزها فى مصر ... وبالنسبة لوجهة النظر العسكرية، فبالرغم من تعاطفى مع وجهة النظر التى يتمسك بها القائد العام للقوات المسلحة البريطانية فى مصر، فإننى لاأظن أن هذه المقترحات المحدودة تشكل أى مصدر للخطر، ومن المحتمل أن يوافق القائد العام على ذلك... إنه يبدو من الصعوبة بمكان أن ننكر على الحكومة المصرية إنشاء قوة جوية صغيرة، تحدد تماما أنها ستكون للأغراض المدنية والإدارية.

«وعلى قدر ما أستطيع أن أعرف، فإنه لايوجد فى ذهن الحكومة المصرية أية دوافع خفية لتحويل هذه القوة الجوية إلى قوة عسكرية، إذا استدعت الظروف ذلك»[١].

ويقترح قائد القوات الجوية الملكية فى نفس الخطاب، استخدام القوة الجوية المصرية عند تشكيلها كاحتياطى للقوات الجوية البريطانية فى مصر. فى ظروف الطوارىء، إلا أنه لا ينسى تأمين القوات البريطانية ضد أية أعمال عدائية من هذه القوة الجوية المتواضعة، فيقترح تمركزها فى منطقة القناة لتكون فى متناول الطائرات البريطانية[٢].

أما وزارة الطيران البريطانية، فإنها عندما تلقت فى الأسبوع الأول من يناير، تقريرا من مصادرها عن اتصالات الحكومة المصرية بشركة فوكر للطيران[٣]، أرسل مدير العمليات والمخابرات بها خطاباً إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى ٢٦ يناير[٤]، يسأله عن أى تطورات حدثت فى موضوع القوة الجوية المصرية منذ نوفمبر ١٩٢٤، عندما أرسل إليه رئيس أركان الطيران يخطره بتأجيل الموضوع فى ذلك الوقت، نظراً لتوتر العلاقات مع الحكومة المصرية على أثر مقتل السردار وتوقع استقالة سعد زغلول حينئذ.

ونظراً لأن وزارة الطيران قد فهمت من رد قائد القوات الجوية الملكية فى ٦ فبراير ١٩٢٥ - والذى أخطرها فيه بالمشروع الأول لقائد الأسراب لونج - أن الموقف المالى لن يسمح للحكومة المصرية بأى خطة تنفيذية لمشروع القوة الجوية قبل منتصف عام ١٩٢٦[٥]، فإنها لم

(١) Ibid., p. 3.

(٢) Ibid., pp. 4 - 5.

(٣) Air 2 / 1066, 29A, loc. cit.

(٤) Air 2/ 1066, 28A, loc. cit

(٥) Air 2/ 1066, 32A, op. cit., p. 1.

تجد هناك ما تفعله بخصوص ذلك المشروع سوى تبادل الرأى مع وزارة الخارجية البريطانية لتحديد الخطوط العامة للسياسة التى يُخطر بها كل من المندوب السامى وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، مادام الموضوع مثاراً للبحث بواسطة الحكومة المصرية.

وكان رأى وزارة الطيران حينئذ يقضى بتبنى سياسة عدم تشجيع المصريين على إنشاء القوة الجوية بإثارة مخاوفهم من تكاليفها الكبيرة، أو الاقتراح على الحكومة المصرية بالسير ببطء فى المشروع تحت دعاوى توخى الحرص من أجل نجاح المشروع(١).

إلا أن الموضوع نشط مرة ثانية بتلقى وزارة الطيران خطابا من وزارة الخارجية فى النصف الأخير من شهر يوليو ١٩٢٥، تخطرها بأن الحكومة المصرية ستبحث خلال نفس الشهر بعض المقترحات الخاصة بالقوة الجوية، وتطلب رأى وزارة الطيران، مما دفع الأخيرة إلى إرسال برقية إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط يوم ٢٣ يوليو، تطلب منه إرسال تقرير عن الموقف ونسخة من تقرير قائد الأسراب لونج بخصوص مشروع القوة الجوية المصرية(٢).

وعلى ضوء الرد وصلها من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، أرسلت وزارة الطيران رأيها إلى وزارة الخارجية البريطانية فى ٨ أغسطس والذى كان يتلخص فى: «أن مجلس الطيران يتمسك بشكل عام بوجهة نظره التى أوردها فى خطابه بتاريخ ١٩ يناير ١٩٢٣ إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، إلا أنه يرى ضرورة تأجيل إنشاء هذه القوة قدر الإمكان، ويرغب فى تأكيد أنه إذا لم يكن هناك مناص من إنشائها، فإنه من الأهمية بمكان أن تُنشأ هذه القوة وتُدرب تحت الإشراف البريطانى الكامل. كما يرى مجلس الطيران أنه فى غاية الأهمية ألا يُسمح - بأى طريقة - بانتقال السيطرة على هذه القوة إلى أى قوى أجنبية»(٣). كما رأت وزارة الطيران التريث لحين وصول بيانات أكثر تفصيلاً عن مشروع القوة الجوية. حيث كان مجلس الطيران يرى: «أنه من الضرورى الاحتراس من احتمال عدم إدراك

(١) Air 2/ 1066, D. C.A.S. to Chief of Air Staff (Air Ministry), minute, No.33, 24. 2. 1925.
Air 2/ 1066, Chief of Air Staff to D. C. A. S. (Air Ministry); minute, No. 34. 25. 2. 1925.

(٢) Air 2/ 1066, 39A, loc. cit.

(٣) Air 2/ 1066, 49A, the Air Ministry to F. O., letter, No. S. 22268/ S. 6., 8.8. 1925.

الحكومة لحجم التكاليف وعدد الأجهزة اللازمة لسلاح جوى متوسط الكفاءة، مهما كان صغير الحجم. مما يجعل إرسال بعثة بريطانية بالشكل المقترح يبدو تورطا وعملا غير حكيم، إذا كان أساس مشروع الحكومة المصرية غير مُرضٍ ولاينتظر له سوى الفشل. ومن الواضح أنه فى هذه الحالة، فإن الحكومة المصرية ستلقى - بشكل منطقى - عبء الفشل على الدولة التى أمدتها بالبعثة، مما يفقد الثقة فيها»(١).

وعندما تلقت وزارة الطيران من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى أغسطس ١٩٢٥ - التفاصيل الخاصه بمشروع لونج المعدل، أرسلت إلى وزارة الخارجية البريطانية فى نفس الشهر تخطرها بأنها توافقها الرأى على أنه: «يجب أن تُدرس كافة الأمور المتعلقة بتشكيل القوة الجوية المصرية بواسطة المندوب السامى الجديد بعد توليه منصبه فى مصر. وأنه لا يجب القيام بأى إجراء حتى يصل السير جورج لويد Sir George Lloyd إلى مصر»(٢).

وبعد أن أوضحت وزارة الطيران تحفظها على بعض ماجاء بالمشروع، وأنها لا تستطيع الموافقة عليه بالحالة التى هو عليها - لأن ذلك سيؤدى إلى فشل المشروع - أشارت إلى:«أنه كان من الواجب استشارتها قبل تقديم المشروع إلى الحكومة المصرية، لأنه سيكون صعبا وغير مرغوب فيه، فيه رفض اقتراح تمت الموافقة عليه فعلا من مجلس الوزراء المصرى... إنه من المرغوب فيه فى هذه المرحلة - وقبل اتخاذ أى قرار - أن يُعقد مؤتمر يحضره - السير جورج لويد وممثل لوزارات الخارجية والحرب والطيران ويتم فيه بحث الموضوع برُمّته بشكل شامل، والتوصل إلى سياسة محددة للمستقبل»(٣).

وقبل عقد المؤتمر المقترح، أرسل رئيس أركان الطيران خطاباً إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط فى ٢٤ سبتمبر ١٩٢٥ يخطره فيه بأن الاتصالات لازالت جارية مع وزارة الخارجية بخصوص مشروع سلاح الطيران المصرى. ويؤكد له أن سياسة الوزارة تجاه الموضوع كانت دائما - إذا كان ذلك ممكناً - «ألا يكون لمصر قوة جوية، ولكن عندما يضغطون - كما يفعلون الآن - فإننا لا نسطيع أن نرفض تماما أن يكون لهم قوة جوية

(١) Ibid., pp. 1 - 2.

(٢) Air 2/ 1066, 75A, the Air Ministry to F. O., secrer letter, No. S. 22268/ S.6., 31. 8. 1925, p. 1.

(٣) Ibid., pp. 1 - 2.

صغيرة تعمل تحت إشرافنا... لا تدع الحكومة المصرية أو أياً من الرسميين المصريين يشعر - تحت أى ظرف من الظروف - أننا لسنا حريصين على معاونتهم فى تشكيل قوة جوية، فإن ذلك سيؤدى إلي أضرار بالغة. وفى نفس الوقت عليك أن تمضى قُدما طبقا للسياسة التى حددتها لك»(١).

وقد أرفق رئيس أركان الطيران بخطابه الخطوط العامة للمشروع البديل الذى كان سيُخطر به قائد الأسراب لونج - المستشار الجوى لوزارة المواصلات المصرية، والذى كان فى إنجلترا فى ذلك الوقت ـ حتى يمكنه إعداد مشروعه الجديد فى إطارها. وقد نوقش المخطط الجديد فعلا مع لونج قبل عرضه على المؤتمر المشترك فى وزارة الخارجية البريطانية يوم ٣٠ سبتمبر. وتتلخص أبرز الخطوط العامة لذلك المشروع البديل فيما يلي(٢):

(١) الغرض:

رُئى ألا يكون السلاح الجوى ـ المزمع إنشاؤه ـ قادرا فقط على مهام الدوريات البوليسية فى الصحراء الغربية ـ كرغبة الحكومة المصرية ـ بل يجب أن يكون ذا نفع عام للحكومة، مثل القيام بأعمال المسح الجوى بالصور لصالح مصلحة المساحة، ومقاومة آفات القطن، وإخلاء الجرحى، ونقل الشخصيات الرسمية والبريد، فضلا عن مشاركته فى المشروعات التدريبية للتعاون مع المدفعية، والمشاة... إلخ، عندما ترغب الحكومة المصرية فى استخدام هذا السلاح الجوى فى أغراض عسكرية إضافية.

(٢) التمركز:

اقترح أن يكون لذلك السلاح الجوى قاعدة ثابتة فى مكان متوسط قريب من الاسكندرية (العامرية أو الدخلية)، حتى يمكنه القيام بمهام الخدمة العامة.

(٣) القوة:

أقترح أن يشكل السلاح الجوى ـ فى البداية ـ من رفين، (كل من ست طائرات) وقسم

(١) Air 2/ 1066, 90A, the Air Ministry to Swann, secret and private letter, 24.9.7925., p. 4.

(٢) Air 2/ 1066, 95A, Outlines of Scheme for Creation of a Small Egyptian Air Service, October 1925, pp. 1 - 5.

صغير للمخازن والإصلاح، على أن يُجهز رف للمناورة به من قاعدة التمركز الرئيسية فى اتجاه الصحراء الغربية أو أى مكان آخر تتطلبه مهام هذا السلاح.

(٤) التدريب:

أُوصى بتدريب الأفراد ـ للخدمة فى السلاح الجوى المقترح ـ فى وحدات القوات الجوية الملكية فى مصر، لخفض تكاليف التدريب وتنفيذه فى نفس الظروف المناخية التى اعتادها الأفراد.

كما وُجد أنه قد يكون مرغوبا فيه، قبول بعض الضباط المصريين المختارين للتدريب الخاص فى المنشآت التعليمية، الخاصة بالقوات الجوية الملكية فى بريطانيا، بغرض توسيع آفاقهم فى الموضوعات المتعلقة بتنظيم ومعدات السلاح الجوى الحديث.

(٥) البريطانيون الذين سيعملون فى السلاح الجوى:

رُئى أنه لتنظيم وكفاءة هذا السلاح، فإنه من الضرورى إلحاق نخبة صغيرة من ضباط وضباط صف القوات الجوية الملكية (البريطانية) على كل وحدة من وحداته، للعمل كمدرسين ومستشارين ولتقوية تلك الوحدات، على أن يبدأ تخفيض هؤلاء البريطانيين تدريجيا، مع ازدياد كفاءة وقدرة المصريين العاملين فى هذا السلاح، حتى لا يبقى منهم سوى مستشار واحد.

كما قُدر أيضا أنه من المرغوب فيه، أن يعين ضابط بريطانى كبير إلى حد ما، ليقوم بأعمال التنسيق والإشراف على تشكيل هذا السلاح، مع إعطائه صلاحيات تنفيذية كاملة، على أن يتم نقل هذه الصلاحيات تدريجيا إلي القائد المصرى، عند اكتسابه الخبرة والثقة بالنفس اللازمين، بحيث تنحصر وظيفة الضابط البريطانى فى تقديم المشورة الفنية.

(٦) المعدات الفنية:

بالنسبة لطراز الطائرات التى يجهز بها ذلك السلاح الجوى، فقد أُقترح أن يُدرس بحرص بواسطة وزارة الطيران،ولا يُتخذ قرار بهذا الخصوص أو بالنسبة للمعدات الفنية الأرضية قبل التصديق على ذلك المخطط من ناحية المبدأ.

وقد قدرت وزارة الطيران البريطانية، أنه إذا نُفذت خطة بناء القوة الجوية المصرية طبقا

للخطوط العامة السابقة، ولقيت دعما مخلصا من الحكومة المصرية، «فإنه من المنتظر بناء وحدة جوية على درجة كبيرة من الكفاءة فى غضون خمس سنوات» (١) طبقا للخطة الزمنية التي ألحقتها هيئة أركانها بالمخطط المقترح.(٢)

كما قدرت هيئة الأركان بوزارة الطيران البريطانية القوة البشرية اللازمة لتكوين هذه الوحدة الجوية (رفين وقسم مخازن وقسم صيانة) بأربعة عشر ضابطا طياراً وثلاثة من الضباط الفنيين فضلا عن سبعين ميكانيكياً (٣).

وبتحليل الخطوط العامة لذلك المشروع، الذى اقترحته وزارة الطيران البريطانية يمكن أن نستخلص الملاحظات التالية:

(١) حرصت وزارة الطيران على تقديم مشروع مدروس بعناية، حتى تضمن نجاح إنشاء القوة الجوية المصرية تحت الإشراف البريطاني الكامل ـ فى حالة موافقة وزارة الخارجية البريطانية علي الموضوع من ناحية المبدأ، وتقرير هل سيُسمح لمصر بتكوين قوة جوية أم لا ـ حتي لا تعطى مدخلا لأى دولة أجنبية أخرى.

(٢) قدمت وزارة الطيران فى مشروعها المقترح أكثر مما طلبته وزارة أحمد زيور، عندما اقترحت أن تكون القوة المقترحة قادرة على تنفيذ العديد من المهام المدنية والعسكرية الإضافية، وليس فقط لمقاومة التهريب كما حددت الحكومة المصرية. ومن المرجح أن ذلك كان يعود إلى رغبة وزارة الطيران فى الاستفادة بهذه القوة الجوية ـ مع نموها مستقبلا ـ كاحتياطى لقواتها الجوية فى مصر، وهو ما سبق أن اقترحه عليها قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط بخطابه فى أول أغسطس من نفس العام.

(٣) حرصت وزارة الطيران إطالة فترة بناء القوة الجوية والتى لا تزيد عن رفين إلى خمس سنوات بدلا من ثلاث ـ كما حددتها موسسة فوكر للطيران فى دراستها التى قدمتها إلي الحكومة المصرية فى أوائل عام ١٩٢٥ ـ تنفيذا لسياستها فى تعطيل تشكيل القوة الجوية المصرية لأطول فترة ممكنة.

---

(١) Ibid., pp. 5 - 6

(٢) Air 2/ 1066, 86A, Egyption Air Foce, Air Staff Views.

(٣) Air 2/ 1066, 95B, Suggested Programme for the formation of an Egyptian Air Force, Appendix A.

(٤) رغبت وزارة الطيران فى السيطرة على القوة الجوية المصرية الوليدة منذ اللحظة الأولى بتعيين قيادة إنجليزية على رأسها، مخولة بصلاحيات تنفيذية كاملة وليست مجرد مستشارين أو مدرسين.

(٥) ربطت وزارة الطيران تخفيض العناصر البريطانية التى ستلحق على القوة الجوية المصرية المقترحة بوصول الضباط المصريين فى تلك القوة إلى درجة معينة من الكفاءة. ولما كان الضباط البريطانيون هم الذين سيحددون المستوى الذى وصل إليه الضباط والأفراد المصريون، فإنه يمكنهم إطالة مدة بقائهم لأطول مدة ممكنة، بحجة أن المصريين لم يصلوا إلى المستوى المطلوب بعد. وهو عين ما كانت تفعله السلطات البريطانية مع الجيش المصرى، حتى يستمر احتلالهم لمصر بحجة أن ذلك الجيش غير قادر وحده على حماية قناة السويس، مما يجعل جلاء قواتها عن مصر يهدد مصالحها وخطوط مواصلاتها مع الهند.

ونخلص من ذلك، أن وزارة الطيران البريطانية وممثليها فى مصر كانوا يرون أنه لا مانع من إنشاء القوة الجوية المصرية مع التحفظات التى سبق استعراضها فى الصفحات السابقة.

إلا أن وزارة الحرب البريطانية والقائد العام لقوات الاحتلال فى مصر، كان لهما رأى آخر.

فقد كان الأخير يرى أن إنشاء قوة جوية مصرية يزيد مسئوليته إلى حد ما، سواء من ناحية حفظ النظام أو حماية المصالح البريطانية. وأنه يجب أن يوضع فى الاعتبار، احتمال قيام قوات الجيش المصرى وكذلك أى قوة جوية مصرية بأعمال عدائية ضد القوات البريطانية عند قيام اضطرابات داخلية (١).

وكان رأى وزارة الحرب متمشيا مع وجهة نظر القائد العام لقوات الاحتلال فى مصر، ولذا فقد أبلغت وزارة الطيران فى ١٢ أغسطس ١٩٢٥ رأيها الذى يتلخص فى: «أنه بالرغم من أن تشكيل القوة الجوية المصرية سيكون صغيرا، إلا أنه سيؤثر على المركز العسكري البريطانى فى مصر إلي درجة ما.. وأن الحكومة المصرية اقترحت تحسينات متعددة فى التسليح ـ وهو

(١) Air 2/ 1066, 58A, op. cit., p. 3.

ما يلقى حاليا عناية تامة من وزارة الحرب، وأن امتلاك مصر للطائرات ـ سواء للأغراض المدنية أو العسكرية ـ لا يمكن فصلها عن ذلك الموضوع»[1].

وعلى ذلك نرى أن وزارة الحرب كانت تعارض فى امتلاك مصر لقوة جوية، حتى لو كانت قوتها متواضعة، وكان الغرض منها مقاومة التهريب، وأنه يجب أن تنظر السلطات البريطانية إلى مطالب الحكومة بخصوص القوة الجوية المقترحة فى إطار المطالب المصرية الأخرى الخاصة بتحسين تسليح الجيش المصرى، حتى لا يشكل ذلك خطورة على قوات الاحتلال فى مصر.

أما موقف المندوب السامى ووزارة الخارجية البريطانية من مشروع القوة الجوية المصرية، فقد كان يتأرجح ما بين التأييد المشروط والتأجيل طبقا للأوضاع السياسية السائدة فى مصر.

فعندما سأل قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط المندوب السامى «اللورد اللنبى Lord Allenby » فى أوائل ١٩٢٥ عن رأيه بخصوص إنشاء قوة جوية مصرية، أجاب «أنه يجب إعطاؤهم أفضل نصيحة ممكنة فى هذا الشأن» [2].

ولم يختلف رأى «نيڤل هندرسون Nevile Henderson » ـ القائم بالأعمال البريطانى فى مصر بعد استقالة اللبنى ومغادرته البلاد فى ١٤ يوليو ١٩٢٥ ـ عن الرأى السابق، فقد أخطر قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط: «أنه يُسمح لمصر بأن يكون لها قوة جوية فى حدود معينة» [3].

أما المندوب السامى الجديد «جورج لويد» فقد كانت له آراء أخرى، إذ أرسل إلى وزارة الخارجية البريطانية برقية فى ٢١ أبريل ١٩٢٦ ـ بعد توليه منصبه ببضعة أشهر ـ يخطرها فيها برأيه فى موضوع القوة الجوية المصرية والذى يتلخص فى «أن حكومة جلالة الملك كان عندها وما زال ما يبرر إيقاف كل المسائل المتعلقة بالطيران فى مصر، سواء ما يتعلق بالطيران المدنى أو مقاومة التهريب» [4].

(١) Air 2/1066, 63A, War Office to the Air Ministry, secret, letter, No. 0143/ 2/ 88M. 0. 2. 12. 8. 1925 .

(٢) Air 2/ 1066, 32A, op. cit., p. 2.

(٣) Air 2, 1066, 52A, A O.C. Middle East to the Air Ministry, secret tel., 27. 7 .1925

(٤) Air 2/ 1066, 111A, op. cit., p. 2.

إلا أن المندوب السامى ما لبث أن غيَّر رأيه عشية الانتخابات المصرية، فأرسل فى ٩ مايو ـ بعد أقل من شهر من برقيته السابقة ـ يطلب من وزارة الخارجية البريطانية إعطاءه صلاحية إخطار الحكومة المصرية بالتسهيلات التى ستعطى لها بخصوص السلاح الجوى المقترح(١).

ولم تبت وزارة الخارجية فى الأمر على الفور، وأرسلت إلى وزارة الطيران تسألها عما إذا كانت لازالت عند رأيها بخصوص القوة الجوية المصرية؟ وأنه إذا ضغط المصريون فإنه يجب أن نوافق(٢). وعلى ضوء الموافقة التى تلقتها أرسلت تخطر اللورد لويد بموافقتها. إلا أن هذه الموافقة وصلت متأخرة عن التوقيت الذى أرادها فيه المندوب السامى(٣).

وهنا يتبادر لنا سؤالان هما:

(١) لماذا تأخر رد وزارة الخارجية البريطانية بخصوص موضوع القوة الجوية المصرية حتى الأسبوع الأول من يونيو ١٩٢٦، رغم علمها بتطورات الموقف منذ أوائل عام ١٩٢٥؟

(٢) لماذا غير اللورد لويد رأيه بخصوص القوة الجوية المصرية المقترحة، من المعارضة إلى التأييد فى أقل من شهر؟

وبالنسبة للسؤال الأول، فإنه يمكن القول بأن تأخير رد وزارة الخارجية البريطانية يرجع إلى عدة أسباب، بعضها يعود إلي السياسة المصرية، والبعض الآخر يعود إلى السياسة البريطانية.

فمن ناحية السياسة المصرية، فإن محاولات الملك فؤاد المستمرة للاستئثار بالسلطة وضرب الحياة النيابية (٤)، واستسلام وزارتى أحمد زيور له من ناحية ولسلطات الاحتلال من ناحية أخرى، أدت إلى إشاعة عدم الاستقرار السياسى فى البلاد. الأمر الذى انعكس على وزارة الحربية، والتى تولى أمرها وزيران خلال أقل من أربعة أشهر فى النصف الأول من عام

(١) Ibid., p. 6.

(٢) Air 2/ 1066, C. A. S. to Webester, minute, No. 108, 20. 5. 1925 .

(٣) Air 2/ 1066,112A, A. O. C. Middle East to C. A. S. (Air Ministry), Extract from letter, 4. 6. 1926. - Air 2/ 1066, I. A. O. to C. A. S., Minute, No. 114, loc. cit .

(٤) أبو النور، المرجع المشار إليه، ص٥٨.

١٩٢٥[١]. ومن ثم، استغرق وضع ودراسة مشروع هذه القوة الجوية المتواضعة حوالى خمسة أشهر فى وزارة الحربية.

كما أن حكومة زيور بعهديها، لم تجر اتصالا واحدا مع الممثل الرسمى للحكومة البريطانية فى مصر وهو المندوب السامى - بخصوص موضوع القوة الجوية المصرية وقرارها الخاص بإرسال بعثة للتدريب على الطيران فى انجلترا، مكتفية بالاتصالات التى كانت تُجريها من الباب الخلفى عن طريق المستشار الجوى (البريطانى) لوزارة المواصلات (المصرية) قائد الأسراب لونج[٢].

وبالرغم من أن وزير المواصلات المصرى نصح زميله وزير الحربية فى سبتمبر ١٩٢٥ بالاتصال بالمندوب السامى من خلال وزارة الخارجية المصرية بهذا الشأن - لأن ذلك هو الطريق السليم لمعالجة الموضوع - إلا أن وزير الحربية لم يأخذ بنصيحته [٣]. ومن ثم، لم يتحرك الموضوع، لأن السياسة البريطانية حيال تكوين القوة الجوية المصرية - كما رأينا - كانت تقضي بتعطيل المشروع، إلا إذا ضغطت الحكومة المصرية.

ولما كانت وزارة زيور الثانية تعانى من الانشقاق طوال النصف الثانى من عام ١٩٢٥، وأوائل عام ١٩٢٦ - نتجة للأزمة التى فجرها الشيخ على عبد الرازق بكتابه «الإسلام وأصول الحكم»، والتى أدت إلى خروج وزراء الأحرار الدستوريين من الوزارة - فقد ضعف مركز الوزارة نتيجة لهذا الانشقاق [٤]. وإذا أضفنا زيادة الاضطرابات بعد نجاح الوفد فى دعوته لتوحيد جهود الأحزاب فى مواجهة طغيان القصر والحكومة، ونجاح الدعوة إلى اجتماع البرلمان المنحل بفندق الكونتيننتال فى ٢١ نوفمبر ١٩٢٥، وتآلف الأحزاب - التى كانت متعارضة بالأمس - فى مواجهة الحكومة والقصر، فإنه يمكن أن نرى أن الأرض كانت تميد تحت أقدام الوزارة. ولما كانت تلك الوزارة لاتستند إلى قاعدة شعبية تساندها، فقد كانت فى أمس الحاجة إلى مساندة السلطات البريطانية لها لمواجهة معارضيها.

وعلى ذلك، فلم تكن وزارة زيور فى الوضع الذى يسمح لها بالضغط على السلطات

(١) كرم، المرجع المشار إليه، ص ٢٦٦ ، ٢٧٤.

(٢) Air 2/ 1066, 111A, op. cit., p.4. - Air 2/ 1066/1168, Acting High Commissioner to Austen Chamberlain, secret letter, No. 624, 25. 9. 1926, pp.1-2.

(٣) Ibid, pp. 1-2.

(٤) رمضان: تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٥٨٣ - ٥٩٠.

البريطانية بخصوص إنشاء القوة الجوية المصرية، والذى لم يصبح موضوعاً ملحاً، بعد أن تآكل الاعتماد المالى الذى كان مخصصا لها فى السنة المالية ١٩٢٥ ـ ١٩٢٦ فى استيعاب القوة المصرية العائدة من السودان(١).

وكان يمكن لوزارة أحمد زيور توفير الاعتمادات اللازمة لو لم تُحمِّل مصر تكاليف القوة المسلحة السودانية التى شكلها الحاكم العام للسودان لتدين له بالولاء وتحل محل القوات المصرية العائدة. حيث كانت الحكومة السودانية ستتحمل تكاليفها كما جاء فى منشور إنشائها في ١٧ يناير ١٩٢٥. ولذلك، فلم يكن هناك ما يبرر قرار رئيس الوزراء بتخصيص مبلغ ٧٥٠ ألف جنيه من ميزانية وزارة الحربية عن عام ١٩٢٥ - ١٩٢٦، لتغطية نفقات القوة السودانية المزمع إنشاؤها ـ كما جاء فى خطابه إلى المندوب السامى فى ١٢ مارس ١٩٢٥ - خاصة إذا عرفنا أن الحكومة البريطانية كانت قد أعلنت فى ١٥ ديسمبر ١٩٢٤ أنها لا تفكر فى إنهاء الحكم الثنائى فى السودان إلى حين الاتفاق بشأنه فى المفاوضات المستقبلة (٢).

وعلى ذلك نرى أنه بالرغم من اهتمام وزارتى أحمد زيور (الأولى والثانية) بإنشاء القوة الجوية المصرية ـ وإن كانت أهدافهما متواضعة ـ إلا أن سياسة هاتين الحكومتين وممارساتهما واستسلامهما للملك ولسلطات الاحتلال، لم تكن لتسمح لهما بتحقيق ما كانتا تسعيان إليه.

أما من ناحية السياسة البريطانية، فإنه يمكن أن نعزو تأخيرها فى إعطاء النور الأخضر للمندوب السامى بالنسبة لموضوع القوة الجوية المصرية إلى الأسباب التالية:

(١) عدم تقدم الحكومة المصرية بطلب رسمى بخصوص هذا الموضوع، واكتفائها بطرق الباب الخلفى للحكومة البريطانية بشكل غير رسمى عن طريق وزارة الطيران البريطانية.

(٢) علم المندوب السامى ـ منذ شهر فبراير ـ أن القوة الجوية المقترحة لن يتيسر لها الاعتمادات المالية اللازمة فى ميزانية ١٩٢٥ ـ ١٩٢٦، بسبب تكاليف استيعاب القوات العائدة من السودان، وعلى ذلك، لا ينتظر قيام الحكومة المصرية بأية إجراءات تنفيذية بشأن القوة الجوية (٣). ومن ثم، لم يكن هناك ما تخشى منه الحكومة البريطانية من تحول

(١) Air 2/ 1066, 32A, op. cit., p.1.

(٢) رمضان ، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ ـ ١٩٣٦ ، ص ٤٩١.

(٣) Air 2/1066, 32A, op. cit., p.1.

مصر إلى دولة أخرى منافسة فى حالة تأخرها بالرد، خاصة أن جورج لويد مندوبها السامي فى مصر، كان ينصحها ـ حتى أبريل ١٩٢٦ ـ بإيقاف كل الموضوعات المتعلقة بالطيران فى مصر، سواء كان مدنياً أو عسكرياً.

(٣) كانت وزارة الخارجية البريطانية تضع آراء وزارتى الحرب والطيران البريطانيين فى الاعتبار، عند تقريرها لما يجب أن يُتّبع حيال موضوع القوة الجوية المصرية ـ طبقا لما يتضح من المشاورات المتصلة بينها وبين هاتين الوزارتين ـ وهو ما دعاها إلى عقد مؤتمر فى ٣٠ أغسطس ١٩٢٥ حضره ممثلو هذه الوزارات لتحديد السياسة البريطانية تجاه الطيران فى مصر(١). وقرر المؤتمرون آنذاك عدم اتخاذ أى إجراء بخصوص تشكيل القوة الجوية المصرية قبل وصول المندوب السامى إلى مصر فى ٢١ أكتوبر ١٩٢٥(٢).

ولما كان الموقف السياسى فى مصر فى خريف ١٩٢٥ وأوائل ١٩٢٦ مضطرباً ـ نتيجة لعطيل الدستور وتجاوزات الملك وحاشيته وانشقاق الحكومة، فى الوقت الذى نجحت فيه المعارضة فى توحيد صفوفها وتعبئة الشعب سياسياً فى مواجهة الحكومة والقصر ـ فلم يجد المندوب السامى هذا الموقف ملائما لبحث موضوع القوة الجوية المصرية. وهو ما نصح به حكومته فى برقيته بتاريخ ٢٦ أبريل ١٩٢٦، والتى سبقت الإشارة إليها.

هذا بالنسبة للتساؤل الأول، أما التساؤل الثانى والخاص بأسباب تغيير المندوب السامى (جورج لويد) لرأيه، من المعارضه إلى تأييد السماح بإنشاء قوة جوية مصرية بعد أقل من شهر، فيعود إلى أن برقيته بتاريخ ٢٦ أبريل ـ التى عارض فيها إنشاء القوة الجوية المصرية ـ قد أرسلت قبل إجراء الانتخابات المصرية التى كان مقررا إجراؤها فى ٢٢ مايو ١٩٢٦، ويبدو أن المندوب السامى كان يأمل فى ذلك الوقت أن تستطيع الحكومة التدخل فى الانتخابات، بالقدر الذى يعوق حصول الوفد على الأغلبية المطلقة، أو يستطيع هو إيقاع الفرقة بين الوفد وباقى أحزاب المعارضة (٣). إلا أن الاتفاق الذى تم بين الوفد وهذه الأحزاب على توزيع الدوائر الانتخابية فيما بينهم، وتأليف حكومة ائتلافية بأغلبية وفدية. لمواجهة الإنجليز والقصر من مركز

---

(١) Air 2/ 1066, 75A, op. cit., p. 2.

(٢) Air 2/ 1066, 102A, Meeting held at the Foreign Office, 30. 9. 1925, p. 1.

(٣) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ ـ ١٩٣٦، ص ٦٠٥.

قوى، أودى بآمال المندوب السامى[1]. ومن هنا جاء خطابه إلى وزير الخارجية البريطانية فى ٩ مايو ١٩٢٦ ـ بعد أن أصبحت نتيجة الانتخابات المنتظرة معروفة مقدماً فى صالح الوفد ـ يعيد فيه حساباته ويجيب على ذلك التساؤل قائلاً:

«٤- فى برقيتى رقم ١٦١ بتاريخ ٢٦ أبريل، سجلت رأيى بأن حكومة جلالة الملك كان لديها ـ ولازال ـ من المبررات ما يجعلها توقف كل الموضوعات المتعلقة بإنشاء مؤسسات الطيران المقترحة، سواء المدنى منها أو ما يخص مقاومة التهريب، ولازلت عند هذا الرأى. إلا أنه بالإضافة إلى ذلك، فإن الوضع يبدو لى الآن يكتسب أهمية خاصة فى الظروف السياسية الراهنة. وقد دفعتنى الاعتبارات التالية للتوصية بضرورة تغيير سياستنا تجاه ذلك الموضوع.

«٥- إن لدى حكومة جلالة الملك حقاً كل الأسباب التى تجعلها لا تثق فى الحكومة التى يبدو مؤكدا أنها ستصل إلى السلطة بعد الانتخابات، وإنه لا يمكن إنكار أن وجود سلاح جوى منظم بشكل جيد، فى يد غير صديقة، ربما يشكل خطراً علينا. إلا أنه من الناحية الأخرى، يجب أن نذكر أن مجلس الوزراء (المصرى)، صدّق من ناحية المبدأ ـ فى الصيف الماضى ـ على تشكيل قوة من ١٢ طائرة فقط فى مدة تتراوح من ثلاث إلى أربع سنوات. ورغما عنى، فإن علىّ أن أحاول التنبؤ بالموقف السياسى فى ذلك التاريخ.

«٦- مع وجود مجلس وزراء معادى فى السلطة، سيكون صعباً ـ خاصة إذا كانت حكومة جلالة الملك غير مستعدة لتقديم المساعدة لها ـ منع تدريب رجال الطيران بواسطة الدول الأخرى، والتى ستكون فى غاية الاستعداد للقيام بذلك. ولقد قُدِّمت إلى الحكومة المصرية فعلاً عروض من إيطاليا وفرنسا وألمانيا، إلا أنه لم يُلتفت إليها بواسطة الحكومة الحالية»[2].

وبعد أن أوضح المندوب السامى فى خطابه مزايا إنشاء القوة الجوية المصرية بالاعتماد على الجانب البريطانى استطرد قائلاً: «لقد بحثت الحكومة الحالية مشروع السلاح الجوى بالكامل، وبالرغم من إحجامها عن الاتصال بى بخصوص هذا الموضوع، إلا أنها أظهرت اهتماماً بالطيران المدنى، بمضايقتها المستمرة للمستشار الجوى، عند توقعهم أى إجابة من

(١) نفس المرجع، ص ٦٠٧، ٦١٥.

(٢) Air 2/ 1066, 111A, op. cit., pp. 2 - 3.

حكومة جلالة الملك. ومن الملاحظ أنه لم يأت ذكر سلاح مقاومة التهريب فى أية مناسبة، إلا أننى لا أعتبر ذلك تغييرا فى وجهة نظر الحكومة المصرية، إذ أعتقد أن تلك الحكومة ستثير موضوع السلاح الجوى عند اتصالهم بى. إنهم ينتظرون رداً منذ نوفمبر الماضى، وإننى أعتقد أنه من الأفضل الرد عليهم بدلا من أن يتلقى الرد خلفاؤهم» (١).

ومن هذه الرسالة، نرى أسباب التغيير الذى طرأ على وجهة نظر المندوب السامى حيال القوة الجوية المصرية، بعد أن ظهرت بوادر فوز الوفد فى انتخابات مايو ١٩٢٦، وإنه كان يفضل معاونة حكومة أحمد زيور، رغم علمه بسقوطها المنتظر، حتى ينسب إليها فضل الحصول على موافقة الحكومة البريطانية لدعم مشروع إنشاء القوة الجوية المصرية ومصلحة الطيران المدنى ـ وهو الفضل الذى كان ينكره على الحكومة الوطنية المنتظرة، وخوفاً من اتجاه تلك الحكومة إلى دولة أخرى للمساعدة فى إنشاء تلك القوة لو رفضت الحكومة البريطانية.

٤- فى عهد وزارات الائتلاف:

تولى الحكم على أثر انتخابات مايو ١٩٢٦ وحتى يونيو ١٩٢٨ ثلاث وزارات ائتلافية فى ظل أغلبية برلمانية وفدية، وهى وزارات عدلى يكن وعبد الخالق ثروت ومصطفى النحاس على التوالى. وقد اتسمت سياسات هذه الوزارات بسمات عامة أبرزها ما يلى:

(١) التأنى فى حل المسألة المصرية ومحاولة تحسين العلاقات المصرية ـ البريطانية.

(٢) اتباع سياسة حسن التفاهم مع سلطات الاحتلال وتجنب أى صدام معها.

(٣) التركيز على المسائل الداخلية.

ورغم طابع الاعتدال الذى كان يغلب على السياسة المصرية فى تلك الآونة، إلا أن چورچ لويد ـ المندوب السامى فى ذلك الوقت ـ لم يترك مناسبة إلا حاول فيها فرض سيطرته على الحكومة المصرية. مستعديا عليها الملك فؤاد ـ الذى كان دائما رهن إشارته ـ من ناحية، والحكومة البريطانية من ناحية أخرى، الأمر الذى أدى إلى عدة أزمات مع الحكومة المصرية(٢).

وكان طبيعيا أن تنعكس هذه الأزمات على إنشاء القوة الجوية المصرية، والتى انتهت

(١) Ibid., p. 4.

(٢) محسن محمد، الشيطان (القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٢)، ص ٢٩٦.

الاتصالات البريطانية بشأنها إلى تفويض المندوب السامى باختيار الوقت الذى يراه مناسباً لإخطار الحكومة المصرية بالمساعدات التى يمكن أن تقدمها الحكومة البريطانية لإعداد وتدريب الكوادر الخاصة بهذه القوة. وقد اتخذ المندوب السامى من هذا التفويض وسيلة للضغط والإغراء خلال اتصالاته بالحكومة المصرية أثناء هذه الأزمات (١).

وأوافق الدكتور عبد العظيم رمضان الرأى بأن أزمة الجيش التي حدثت خلال النصف الأول من عام ١٩٢٧ أثرت بالسلب على إرسال بعثة الطيران إلى بريطانيا والتى أدرج لها مبلغ أربعة آلاف جنيه فى ميزانية ١٩٢٦ - ١٩٢٧، فلم يُصرف ذلك المبلغ من ميزانية تلك السنة (٢).

فخلال النصف الأخير من عام ١٩٢٦، والشهور الأولى من عام ١٩٢٧ كان أحمد خشبة ـ وزير الحربية فى وزارة الائتلاف الأولى ـ يتبع سياسة جريئة لتقوية الجيش وتخليصه من السيطرة البريطانية، متجاوباً فى ذلك مع التيار العام داخل البرلمان، والذى كان ينادى بتقوية الجيش وإبعاد السيطرة البريطانية عنه.

فقد طالب النواب بتقوية الجيش بزيادة عدده وتطوير نظامه وتدريبه وتسليحه، وتعيين سردار مصرى له، وتقليص نفوذ «سبنكس Spinks» ـ المفتش العام للجيش ـ الذى كان يتمتع بصلاحيات كبيرة تسمح له بالسيطرة الكاملة على ذلك الجيش، ومن ثم ، إخضاعه للسيطرة البريطانية (٣).

إلا أن وزير الحربية كان يري التركيز على تطوير الجيش والتعليم فيه ورفع كفاءة قيادته، حيث إن عدد الجيش «ليس بالأمر المهم فى نظرنا، بل المهم فى الجيوش حسن نظامها والقدرة فى قيادتها» (٤).

وفى الوقت الذى كان أحمد خشبة ينفذ سياسته لإصلاح الجيش وقوانينه ورفع مستوى تدريبه، كان يتبع سياسة الإهمال تجاه المفتش العام للجيش، ورفض العمل بتوصياته، كما كان يتراسل مباشرة مع من هم دونه من الضباط، والتفتيش بنفسه على الوحدات وتخصيص المهام لهيئة القيادة دون الرجوع إليه، مما أدى إلى تدهور نفوذ المفتش العام للجيش في عهده بدرجة كبيرة (٥).

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢٣٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٣١٣.

(٣) فس المرجع، ص ٢٢٣ وما بعدها.

(٤) نفس المرجع، ص ٢٢٣.

(٥) نفس المرجع، ص ٢٣٠.

وقد هددت هذه السياسة السيطرة البريطانية على الجيش، مما جعل المندوب السامى يقول: «أصبحنا نواجه فى عام ١٩٢٦، احتمال وجود جيش مصرى متزايد القوة، لا ينأى فقط عن إمكانية السيطرة عليه من جانبنا، وإنما هو متشرب تماماً - كنتيجة للدعاية القوية - بنفوذ حزب سياسى متطرف» (١).

ولما كان المندوب السامي يعتقد أن هدف الوفد من تقوية الجيش هو الدخول فى مواجهة مع الملكية فى مصر - بعد إحكام سيطرته على الجيش وإبعاد النفوذ البريطانى عنه - فقد رأى فى سياسة الوفد تجاه الجيش تعارضاً مع تحفظات تصريح ٢٨فبراير(٢). الأمر الذى أدى إلى الصدام بين المندوب السامى والحكومة المصرية فى عهد وزارة الائتلاف (الثانية)، وهو ما انعكس سلباً على مشروع إنشاء القوة الجوية كما سنرى.

وقد بدأ اهتمام وزارة الائتلاف الأولى بمشروع القوة الجوية فاترا فى سبتمبر١٩٢٦، عندما نجح قائد الأسراب لونج فى إقناع وزير الحربية المصرى بأن إرسال طلبة عسكريين للتدريب على الطيران فى بريطانيا، سيكون مضعية للوقت والمال. إذا لم تكن هناك خطة نهائية معدة لاستيعابهم عند عودتهم. وأنه ليس من الحكمة تقرير إنشاء قوة جوية - مهما كان شكلها - دون عمل دراسة تفصيلية أكثر مما تم إعداده(٣).

ولما كان وزير الحربية لم يتيسر له الوقت لدراسة موضوع الطيران الحربى - على حد قوله - فإنه وافق لونج على رأيه، وأضاف أنه يرى أن مصر بحاجة إلى قوى أكثر فائدة أولاً، مثل البحرية. وأنه لذلك ليس ميالاً إلى التوصية بصرف أى مبالغ على الطيران الحربى قبل إعادة تشكيل الجيش وإنشاء القوة البحرية (٤).

ويبدو أن وزير الحربية - بعد أن تيسر له الوقت لدراسة موضوع القوة الجوية - أرسل فى ٨ نوفمبر ١٩٢٦ يثير الموضوع مرة أخرى مع اللواء سبنكس(٥). إلا أن الأخير رد فى

(١) نفس المرجع، ص ٢٣١.

(٢) كان المندوب السامى يرى أنه يجب أن يكون لبريطانيا صوت مسموع بالنسبة للسيطرة على الجيش المصرى، ورفع كفاءته بموجب مسئوليتها فى الدفاع عن مصر، تبعا لما جاء بتصريح ٢٨ فبراير.

- رمضان، الجيش المصري فى السياسة، ص ٢٣١ - ٢٣٢.

(٣) Air 2/ 1066, 116B, op. cit., p. 2.

(٤) Idem

(٥) Air 2/ 1066, 124C, Spinks to the Under Secretary of State, (Ministry of War and Marine, Cairo), letter, No. E/ SCR/ 702, 26. 1. 1927

٢٦ يناير ١٩٢٧ ـ بعد أكثر من شهرين ـ قائلاً: «إنه لابد أولا من اتخاذ قرار بشأن الغرض الذى ستستخدم فيه مثل هذه القوة، وأن أى قوة عسكرية يمكن أن تكون مفيدة فى الظروف الحالية بالنسبة لإدارتى الحدود وخفر السواحل، إذ قد تساعد فى منع أعمال التهريب ووضع التحركات القبلية فى الصحراء تحت الملاحظة. وقوة بهذا الشكل، سوف تكون ملائمة كنواة للتوسع مستقبلاً تبعاً لتطوير الظروف» (١).

واقترح المفتش العام فى نفس الخطاب، أن تُشكل القوة الجوية فى البداية من رف (ست طائرات) وطائرتين احتياط، يعمل عليها أحد عشر ضابطاً (ثمانية طيارون وثلاثه فنيون)، بالإضافة إلى ثلاثة وخمسين فرداً من الفنيين. وأشار بأنه على اتصال بالقوات الجوية الملكية من أجل تدريب الفنيين اللازمين. إلا أنه تحفظ فى النهاية قائلا: «إن الموضوع يحتاج إلى مزيد من الدراسة لمعرفة جدوى إنشاء مثل هذه القوة، وهل ستعوض النتائج المتوقعة من هذا السلاح المتواضع، العمالة والمصاريف التى ستنفق عليه، وأنه يجب إعطاء هذا الموضوع العناية الكافية» (٢) .

ومن الرد السابق، نرى أن المفتش العام للجيش المصرى، كان مستمراً فى ممارسة سياسة التسويف البريطانية ـ إزاء نشاط أحمد خشبه لتطوير الجيش ـ إلى الدرجة التى جعلت رئيس أركان الطيران يتساءل فى مذكرته إلى وزير الطيران البريطانى فى ٢٠ مارس ١٩٢٧ قائلاً: «ألا يجب أن نتخذ سياسة جديدة تجاه هذا الرف؟ لقد عملنا كل شىء لتعطيله حتى الآن دون أن نظهر ذلك، ألا يجب علينا الآن أن نمضى بمشيئتنا للمعاونة والعمل على تكوين ذلك الرف؟» (٣) .

ورغم استمرار الاتصالات بين كل من المندوب السامى وسبنكس وقائد الأسراب لونج من ناحية، ووزارتى الطيران والخارجية البريطانيتين من ناحية أخرى، لمتابعة ودراسة المشروع الأخير المقترح للقوة الجوية المصرية، إلا أن وزارة الطيران ـ رغم موافقتها على إنشاء هذه القوة ـ لم تكن راغبة فى إبلاغ الحكومة المصرية بأية معلومات عن الدراسات التى أجرتها بخصوص قوتها الجوية المقترحة، أو موافقتها على تشكيلها قبل أن تقرر وزارة الخارجية البريطانية ذلك.(٤) .

(١) Idem.

(٢) Idem.

(٣) Air 2/ 1066, C. A. S. to S. ofS.,minute, No. 127, March, 1927.

(٤) Air 2/ 1066, 140A, J.A. Webster (Air Ministry) to A.O.C. Middle East. A. F., letter, No. 327, 9. 5. 1927, p.3.

ولما كانت الأزمة بين الحكومة المصرية، والمندوب السامي قد بدأت تتصاعد منذ شهر مارس نتيجة للسياسة المصرية لتطوير الجيش - إلى الحد الذى دعا المندوب السامى أن يطلب من حكومته فى ٢٨ مارس ١٩٢٧ السماح له بتوجيه مذكرة (تحمل معنى الإنذار) إلى الحكومة المصرية لردعها عن سياستها تجاه الجيش، فقد كان منطقياً ذلك الحذر البالغ الذى أبدته وزارة الطيران البريطانية.

ففى ٩ مايو ١٩٢٧ ـ مع تصاعد الأزمة إلى ذروتها بين الحكومة المصرية والمندوب السامى ـ أرسلت وزارة الطيران إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطاباً توضح له فيه تكاليف تدريب وإعاشة أفراد القوة الجوية المقترحة (١)، وتؤكد له على الأهمية القصوى لعدم إبلاغ أية معلومات عن تكاليف التدريب أو التسهيلات إلى أى شخص عدا المفتش العام مهما كان السبب. وأنه من الأهمية بمكان تجنب سوء الفهم، والتأكد من أية معلومات ستُزَوّد بها الحكومة المصرية سيتم فى الوقت وبالشكل الذى تتطلبه السياسة العامة لحكومة جلالة الملك فى مصر(٢).

ونظراً لتفاقم الأزمة بين المندوب السامى وحكومة الائتلاف (الثانية) برئاسة عبد الخالق ثروت (٣)، على أثر المذكرة التى قدمها رئيس الوزراء إلى المندوب السامى فى ٢٤ مايو ـ والتى رفضت فيها الحكومة المصرية تدخل السلطات البريطانية فى شئون الجيش ـ وتقديم المندوب السامى مذكرته الإنذارية إلى الحكومة المصرية فى ٣١ مايو ١٩٢٧، فقد كان طبيعياً أن يرى المندوب السامى أن الوقت غير ملائم حينذاك لإبلاغ الحكومة المصرية بالتسهيلات البريطانية لبناء القوة الجوية المصرية، خاصة وأن المندوب السامى كان يستغل هذا الموضوع في الضغط على الحكومة المصرية لتعديل سياستها تجاه الجيش والمفتش العام البريطانى(٤).

إلا أنه باستسلام عبد الخالق ثروت لمطالب المندوب السامى فى ١١ يونيو ١٩٢٧ تحت

(١) أربعة جنيهات يومياً عدا أيام المرض والعطلات لتدريب كل من الطيارين الثمانية، ٤٠٠ جنيها سنويا لتدريب كل من الضباط الفنيين الثلاثة، ١٥ جنيهاً شهرياً لتدريب كل من الأفراد الفنيين، الثلاثة والخمسين.

(٢) Air 2/ 1066, 140A, op. cit. p.3.

(٣) تولى عبد الخالق ثروت رئاسة الوزارة الائتلافية على أثر استقالة عدلى يكن فى أبريل ١٩٢٧.

(٤) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢٣٥.

ضغط الإنذار الذى وجهه [1]، انتهى التحفظ الذى كان يفرضه المندوب السامى على التسهيلات البريطانية لتدريب أفراد القوة الجوية المصرية المقترحة، بل أصبح من المنادين بإجراء هذا التدريب على نفقة الحكومة البريطانية [2]، نظراً للتعاون الذى أبداه رئيس الوزراء المصرى فى النصف الثانى من عام ١٩٢٧ فى إيجاد صيغة لتسوية موضوع الوجود البريطانى فى مصر. وقد دعمت وزارة الخارجية البريطانية وجهة نظر مندوبها السامى فى مصر قبَل وزارة الطيران، إلا أن الأخيرة لم توافق على إعفاء المصريين من تكاليف التدريب، ووافقت فقط على إجراء تدريب ثمانية طلاب مصريين فى مدرسة تدريب الطيران بأبى صوير على دفعتين، كل دفعة أربعة طلاب لمدة تسعة أشهر، بواقع أربعة جنيهات يومياً لكل طالب. وبررت وزارة الطيران عدم موافقتها على إعفاء المصريين من نفقات التدريب، بأن ذلك سيثير المشاكل مع حكومة العراق التى قبِلَ طلبتها للتدريب مع تحمل الحكومة العراقية كافة النفقات الخاصة بذلك [3].

والشىء الذى يثير التساؤل ولم أجد له جواباً فى الوثائق البريطانية أو المصرية، هو عدم إعادة إدراج مبلغ الأربعة آلاف جنيه ـ التى كانت مخصصة لتدريب أفراد القوة الجوية المصرية المقترحه ـ فى ميزانيتى العامين التاليين (١٩٢٧ / ١٩٢٨، ١٩٢٨/ ١٩٢٩) رغم انتهاء الحظر الذى فرضه المندوب السامى خلال النصف الأول من عام ١٩٢٧ بسبب أزمة الجيش. ويفهم مما أشار إليه الدكتور عبد العظيم رمضان بخصوص تأثير أزمة الجيش عام ١٩٢٧ على موضوع القوة الجوية المصرية، أن عدم إدراج المبلغ المشار إليه فى ميزانيتى عامى ١٩٢٧/١٩٢٨، ١٩٢٨/١٩٢٩ كان أحد آثار تلك الأزمة [4]. إلا أننى لا أرى ما ذهب إليه الدكتور عبد العظيم فى هذه النقطة. إذ إنّ أزمة الجيش انتهت فى يونيو ١٩٢٧، باستسلام عبد الخالق ثروت لمطالب المندوب السامى، كما هو معروف. وبالتالى كان هناك فرصة لإعادة إدراج المبلغ فى ميزانية عام ١٩٢٧ – ١٩٢٨ أو الميزانية التالية.

فالمساعدة البريطانية فى إنشاء القوة الجوية المصرية كانت إحدى الجوائز التى وعد المندوب

(١) نفس المرجع، ص ٢٤١.

(٢) Air 2/ 1066, D.D.O.I. to CA.S., minute, No. 161, 16. 4. 1928 .

(٣) Air 2/ 1066, 153B, the Air Ministry to the Foreign Office, secret letter,No. S. 22268/ S.6., 30.1.1928, pp.1 - 2.

(٤) نفس المرجع، ص ٣١٣.

السامي بها رئيس الوزراء المصرى، فى حالة قبول حكومته التنازل عن سياستها لتطوير الجيش [1]. ومن ثم، كانت تلك الجائزة تنتظر من يطالب بها بعد تسليم رئيس الوزراء بمطالب المندوب السامى.

وفى الوقت الذى كانت الاتصالات جارية فيه بين المندوب السامى فى مصر ووزارة الخارجية البريطانية من ناحية، وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط ووزارة الطيران البريطانية من ناحية أخرى، كانت هناك اتصالات نشطة بين وزارتى الخارجية والطيران البريطانيتين طوال الأربعة شهور الأخيرة من عمر وزارة عبد الخالق ثروت. وكان محور كل هذه الاتصالات هو التسهيلات التى يمكن تقديمها لإنشاء القوة الجوية المصرية والإعفاءات المالية التى يلح كل من المندوب السامى ووزارة الخارجية البريطانية على منحها للحكومة المصرية لتخفيف أعباء تدريب أفراد القوة الجوية المصرية المقترحة.

وكل ذلك يحدث على الجانب البريطانى وحكومة عبد الخالق ثروت ـ التى يبدو أنها فقدت حماسها لإنشاء القوة الجوية المصرية ـ لا تُدرِج أية مبالغ خاصة بتدريب أفراد هذه القوة فى ميزانية عام ١٩٢٧ – ١٩٢٨، أو حتي بإعادة درجها من احتياطى وزارة الحربية بعد انتهاء الأزمة فى يونيو ١٩٢٧. بل إن الحكومة المصرية لم تجر أية اتصالات رسمية بخصوص تسهيلات إنشاء القوة الجوية المصرية مع الممثل الرسمي للحكومة البريطانية ـ ألا وهو المندوب السامى ـ طوال عهود وزارات عبد الخالق ثروت والنحاس ومحمد محمود حتى سبتمبر ١٩٢٨[2]، مكتفية باتصالاتها الاستطلاعية من الباب الخلفى لوزارة الطيران — عن طريق قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط ـ والتى كان يجريها المفتش العام للجيش المصري (سبنكس) نيابة عنها.

وعلى ذلك، نرى أنه كان لدى حكومة عبد الخالق ثروت الفرصة لإعادة طرح الموضوع بعد انتهاء أزمة الجيش فى شهر يونيو، بل ومطالبة المندوب السامى بإنجاز ما وعد به وقد تهيأت الظروف السياسية الملائمة لذلك من وجهة النظر البريطانية. إلا أن الوثائق البريطانية أوالمصرية التى أمكن الاطلاع عليها، لا توضح أن شيئا قد تم من هذا القبيل، أو أن الحكومة

(١) نفس المرجع.

(٢) Air 2/ 1066, 172B, Hoar to Cushendun, secret letter, No. 707, 22.9.1928, p.l.

المصرية تلقت أية معلومات عن التسهيلات الممكن الحصول عليها من الحكومة البريطانية لإنشاد القوة الجوية المصرية طوال عهد حكومات الائتلاف.

وربما كان إهمال حكومة عبد الخالق ثروت للموضوع القوة الجوية عائدا للمفاوضات التى بدأت مع الجانب البريطانى فور انتهاء، أزمة الجيش، انتظاراً لما ستسفر عنه هذه المفاوضات، والتى انتهت بالفشل.

وقد أشار الدكتور عبد العظيم رمضان فى كتابه «الجيش المصرى فى السياسة ١٨٨١ — ١٩٨٦»، إلى أن الحكومة المصرية فى عهد وزارة النحاس الأولى ١٩٢٨، دخلت فى مفاوضات مع مدرسة الطيران البريطانية بمصر لتمرين الشبان المصريين على الطيران داخل القطر المصرى بدلا من إرسال البعثة. ولهذا السبب اقترحت لجنة المالية إعادة إدراج مبلغ الأربعة آلاف جنيه (التى كانت مدرجة في ميزانية ١٩٢٦ - ١٩٢٧ لبعثة الطيران) فى مشروع الميزانية. وقال إن المفاوضات قد نجحت، إذ التحق فى يوم ٢٦ أبريل ١٩٢٩ بمدرسة الطيران البريطانية بأبى صوير ثلاثة ضباط أظهروا كفاءة أشاد بها رؤساؤهم(١).

إلا أن وثائق وزارة الطيران البريطانية تشير إلى أن نجاح المفاوضات بخصوص تدريب أفراد القوة الجوية المصرية المقترحة لم يتم فى عهد وزارة النحاس الأولى، وإنما فى عهد خليفتها، وزارة محمد محمود كما سنرى، وهو الأقرب للترجيح للأسباب التالية:

(١) لا يمكن أن تدخل مدرسة الطيران البريطانية فى مصر فى مفاوضات مع الحكومة المصرية سواء بالاتصال المباشر أو بواسطة المفتش العام وعن طريق قائد القوات الجوية الملكية فى مصر لتدريب الطلبة المصريين، إلا بعد موافقة وزارتى الخارجية والطيران على ذلك من ناحية المبدأ، وإخطار كل من الطرفين بذلك. إذ ليس لدى قائد القوات الجوية الملكية فى مصر أو قائد مدرسة الطيران البريطانية — الذى يتبعه — الصلاحية للدخول فى مثل هذه المفاوضات قبل موافقة حكومتهما وإعطائهما مثل هذه الصلاحية. وهو ما لم يحدث فى عهد وزارة النحاس (الأولى)، بل إن عكسه هو الصحيح تماما. إذ إنّ وزارة الطيران ـ كما رأينا ـ كانت تحذر قائد القوات الجوية الملكية فى مصر من إبلاغ الحكومة المصرية أية معلومات عن التسهيلات التى يمكن أن تعطى لها بشأن تدريب أفراد القوة

(١) رمضان، الجيش المصرى في السياسة، ص ٣١٣.

الجوية المقترحة قبل أن تقوم الخارجية البريطانية بإخطار مصر بهذه التسهيلات فى الوقت الملائم من وجهة النظر البريطانية [١].

(٢) لم تكن الحكومة البريطانية ترى بعد رفض حكومة الائتلاف لمشروع المعاهدة التى أسفرت عنها مفاوضات ثروت ـ تشمبرلين وتولى النحاس رئاسة الوزارة خلفا لعبد الخالق ثروت، أن الموقف السياسى فى مصر ملائم لإبلاغ الحكومة المصرية بأية تسهيلات خاصة بالقوة الجوية، على عكس وزارة محمد محمود التي خلفتها [٢].

ومن ثم، أرسل المندوب السامى بالنيابة إلى وزير الخارجية البريطانية خطاباً في ٢٢ سبتمبر ١٩٢٨، يخطره فيه بتعاون وزارة محمد محمود وأنها توفر الأوضاع المطلوبة، والتى اشترطها الوزير فى خطابه إلى المندوب السامى بتاريخ ٢٠ مارس [٣]. وهى الأوضاع التى تسمح بإبلاغ الحكومة المصرية بالتسهيلات التى وافقت عليها الحكومة البريطانية من أجل إنشاء القوة الجوية المصرية، والتى لم تحققها بطبيعة الحال وزارة مصطفى النحاس خلال عمرها القصير (ثلاثة أشهر وبضعة أيام) فقد اصطدمت الوزارة مع سلطات الاحتلال بسبب قانون الاجتماعات من ناحية، والانشقاق الذى دب فى حكومة الائتلاف وأدى إلى سقوطها من ناحية أخرى.

(٣) قدمت هيئة الأركان بوزارة الطيران فى ١٩ أبريل ١٩٢٨ مذكرة إلى رئيس الأركان بالوزارة توضح له فيها أن قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط يضغط فى رسائله إلى الوزارة لمعرفة نوايا وزارة الطيران بالنسبة لتدريب الضباط المصريين على الطيران[٤]. كما أرسل القائم بأعمال المندوب السامى فى مصر يخطر وزارة الخارجية البريطانية فى خطابه إليها بتاريخ ٢٢ سبمبر ١٩٢٨، أن وزارة الحربية المصرية تضغط على المفتش العام لتَلَقىَ رداً من الحكومة البريطانية بخصوص تدريب الضباط المصريين على الطيران [٥].

(١) Air 2/ 1066, 140A, op. cit., p.3.

(٢) Air 2/ 1066, 172B, op. cit., p.1.

(٣) Idem.

(٤) Air 2/ 1066, S.6 to C.A.S (Air Ministry),minute, No. 116, 19.4.1928.

(٥) Air 2/ 1066, 172B, loc. cit.

وعلى ذلك، نرى أنه لم يكن لدى أى من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط أو قائد مدرسة تدريب الطيران ــ التابع له ــ أى تعليمات أو صلاحيات لمفاوضة الحكومة المصرية بشأن تدريب المصريين على الطيران، طوال عهد وزارة النحاس (الأولى) وحتى الشهور الأولى من وزارة محمد محمود التى خلفتها. كما أن وزارة النحاس لم تُعَمِّر فى الحكم إلا ثلاثة أشهر ما أظنها كانت كافية لأى إنجاز خاص بمشروع القوة الجوية المصرية، فى ظل السياسة البريطانية العدائية تجاهها.

٥ـ فى عهد وزارات الأقلية:

تولى الحكم عقب إقالة وزارة النحاس (الأولى)، فى ٢٥ يونيو ١٩٢٨، وحتى توليه وزارته الثالثة فى ٩ مايو ١٩٣٦ (أى ما يقرب من ثمانى سنوات) ثمانى وزارات منها خمس وزارات تمثل أحزاب الأقلية حكمت مصر ما يقرب من سبعة أعوام، بينما تولى الحكم فى المدة الباقية (أقل من ثلاثة عشر شهراً) ثلاث وزارات هى، وزارة النحاس الثانية (وفدية) ووزراتا عدلى يكن وعلى ماهر (الانتقاليتان)، واللتان مهدتا لتولى الوفد الحكم بعد تصحيح الأوضاع السياسية غير الدستورية، والتى نتجت عن الممارسات السياسية الخاطئة لأحزاب الأقلية للاستئثار بالسلطة، وكسب رضا الملك وسلطات الاحتلال على حساب الدستور والحياة النيابية فى مصر. واعترافاً بجميل هذه الحكومات المتعاونة معها، أعطت الحكومة البريطانية فضل إنشاء القوة الجوية المصرية وإرساء قواعدها إلى هذه الحكومات.

ففى ٢٢ سبتمبر ١٩٢٨، وبعد حوالى ثلاثة أشهر من تولى وزارة الأقلية برئاسة محمد محمود الحكم ــ على أثر الانقلاب الدستورى الثانى ــ أرسل «هور Hoare»، المندوب السامى بالنيابة، خطاباً إلى وزارة الخارجية البريطانية يخطرها فيه، أن وزارة الحربية المصرية تضغط على المفتش العام للجيش المصرى (سبنكس)، لِتَلَقِّى رَدّاً بخصوص تدريب الطلبة العسكريين المصريين على الطيران الحربى. وأنه (أى هور) يرى ضرورة الرد على الحكومة المصرية بما يلى: «إما أن حكومة جلالة الملك لا ترغب فى الاستمرار فى الموضوع، أو يتلقى وزير الحربية ردا بالتسهيلات التى يمكن أن تُعطى له» (١).

واستطرد هور يوضح موقف الحكومة المصرية قائلاً: «إنه يبدو لى بصفة عامة أن الحكومة

(١) Idem.

الحالية توفر الأوضاع التى حُددت فى الفقرة الأخيرة من خطابكم رقم ٢٩٥، بالرغم من أن تعاونها يتم بطريقة ضمنية أكثر منها علنية. وإننى أعتقد أنه لن يكون هناك أى ضرر منها، بل قد تكون نافعة لنا. لو أخطرناهم بالشروط التى حددتها وزارة الطيران لتدريب الطلبة العسكريين المصريين، فيما يتعلق باستقبال أربعة طلاب فى أبى صوير وإنه لطريق طويل من بداية تدريبهم وحتى تشكيل قوة جوية عسكرية، ووصولها إلى درجة من القوة لها وزنها. وسوف يكون ممكناً سحب التسهيلات المقترحة حالياً إذا ما تطلبت الظروف السياسية ذلك مستقبلا» (١).

وعلى ضوء تلك الرسالة أرسلت وزارة الخارجية البريطانية إلى وزارة الطيران تبلغها فى العاشر من أكتوبر ١٩٢٨ بتطور وجهة نظرها حيال إبلاغ الحكومة المصرية بالتسهيلات التى يمكن أن تقدمها لها بخصوص موضوعات الطيران. وأشارت وزارة الخارجية البريطانية فى خطابها المشار إليه إلى: «أن اللورد كوشيندن يوافق على وجهة نظر مستر هور، فى أن الاتجاه العام للحكومة المصرية الحالية يوفر المناخ لإعادة النظر فى القرار الذى أُبلغ إلى اللورد لويد فى رسالة وزارة الخارجية رقم ٢٩٥ في العشرين من مارس..

«وبالنسبة لموضوع تدريب قسم من الطلبة المصريين بالمجان، فإننا نرغب فى معرفة ما إذا كانت المحلات الثمانية التى وردت فى الفقرة الخامسة من خطاب وزارة الطيران فى الثلاثين من يناير قد شُغلت حاليا؟ وإذا كان من غير المحتمل توفير محلات قبل نهاية السنة القادمة، فإن اللورد كوشيندن يقترح وضع ذلك فى الاعتبار مستقبلا» (٢).

وجاء رد وزارة الطيران فى الثالث من نوفمبر ١٩٢٨ بالموافقة على تدريب الطلبة المصريين في أبى صوير، إلا أنها رأت أنه ليس من الحكمة إعطاء مصر شروطا أفضل من العراق والهند بإعفاء اثنين من الطلبة المصريين من نفقات التدريب ـ كطلب وزارة الخارجية البريطانية ـ لعدم انطباق شروط الإعفاء على مصر(٣).

وعلى ضوء موافقتى وزارة الخارجية والطيران البريطانيتين، والتى أُبلغت إلى كل من

(١) Ibid., pp. 1 - 2 .

(٢) Air 2/ 1066, 172A, J. Muray (F.O.) to the Secretary (Air Ministry), letter, No. J 2792/ 54/ 16. 10. 10. 1928

(٣) Air 2/ 1066, 178A, Webester to the Under Secretary of Foreign Office, secret letter, No. S. 22268/ s. 6., 3.11.1928., pp. 1 - 2.

المندوب السامي وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، ونتيجة للاتصالات العرضية التي تمت بين الأخيرين خلال ديسمبر ١٩٢٨، أرسل السكرتير الأول «موريس بيترسون Maurice peterson» ـ بتكليف من المندوب السامي في مصر ـ رسالة إلى اللواء سبنكس ـ المفتش العام للجيش المصري ـ في الثاني من يناير ١٩٢٩، يخطره فيها بالتسهيلات البريطانية لتدريب الطلبة المصريين، والتي تتلخص في الموافقة على «تدريب أربعة طلاب عسكريين في مدرسة تدريب الطيران في أبي صوير، بتكلفة أربعة جنيهات يومياً عن كل طالب، عدا أيام المرض والعطلات. وتشمل هذه التكلفة الإقامة والتغذية والرعاية الطبية، على أن تتكفل الحكومة المصرية بنفقات السفر ـ عدا ما يتعلق بشئون التدريب ـ والرواتب والبدلات التي تدفع للطلبة العسكريين، كذا التعويضات التي تدفع لطرف ثالث نتيجة للتدمير...» (١).

وأوضح السكرتير الأول في رسالته، أن الدورة السنوية للتدريب تستغرق ثمانية أشهر مقسمة على فترتين دراسيتين كل من أربعة أشهر، وأن الدراسة ستبدأ في ٢٦ أبريل من نفس العام بالنسبة للفترة الدراسية الأولى وفي ٢٦ سبتمبر بالنسبة للفترة الدراسية الثانية. وطلب موريس بيترسون من المفتش العام عرض الموضوع على وزير الحربية المصري.

ولم يلبث سبنكس أن أرسل إلى جعفر والي وزير الحربية يخطره في الخامس من يناير بالتسهيلات البريطانية للتدريب على الطيران (٢). فرد عليه وزير الحربية المصري في ١٥يناير ١٩٢٩ قائلاً: «بعد الاطلاع على خطاب سعادتكم رقم E/ SCR/ 702 بتاريخ ٥ يناير ١٩٢٩ بخصوص موضوع بعثة الطيران، اسمح لنا أن نعبر عن خالص شكرنا لوزارة الطيران البريطانية لاستعدادها لتقديم التسهيلات اللازمة. بهذا الخصوص. ونوافق ـ كإجراء ابتدائي ـ على اختيار أربعة طلاب عسكريين، سيتم إرسالهم إلى مدرسة الطيران في أبي صوير» (٣).

وتعتبرالرسائل الثلاثة الأخيرة، بمثابة وثائق الإعلان عن الخطوة التنفيذية الأولى في بناء صرح القوة الجوية المصرية، والتي أُعلن تكوينها رسمياً في عام ١٩٣٢، أي بعد أكثر من ثلاث سنوات من ذلك التاريخ.

---

(١) Air 2/ 1066, 199D, Peterson to Spinks, confidential and immediate letter, No. 16329/ 165, 2. 1. 1929.
(ملحق ٥)

(٢) (ملحق ٦) Air 2/ 1066, 199F, Wali to Spinks, letter, No. M.D/ 8 -3-D (7019), 15.1.1929.

(٣) Idem.

ومما سبق نرى أن الحكومة المصرية لم تُخْطَرَ بالموافقة البريطانية على تدريب الطلبة المصريين على الطيران إلا فى الخامس من يناير ١٩٢٩، كما أن قائد القوات الجوية الملكية للشرق الأوسط والمندوب السامى فى مصر لم يتلقيا تصديق حكومتهما بشأن نفس الموضوع إلا فى أواخر عام ١٩٢٨، على عهد وزارة محمد محمود (الأولى).

وهنا يُثار السؤال التالى:

ما هى السياسة التى اتبعتها وزارة محمد محمود، ورأت فيها الخارجية البريطانية أنها تحقق المناخ الملائم لإعادة النظر فى الحظر الذى فرضته الحكومة البريطانية على تسهيلات بناء القوة الجوية المصرية، والذى أُرسل للمندوب السامى بعد أربعة أيام من تولى النحاس رئاسة وزارته الأولى؟

ويجيب عبد الرحمن الرافعى على ذلك السؤال، ملخصاً الموقف السياسى فى مصر فى ذلك الوقت، بأن حكومة محمد محمود تشكلت بمباركة من المندوب السامي البريطانى(١)، بعد الانقلاب الدستورى الذي دبره الملك بالتعاون مع حزب الأحرار الدستوريين حتى يمكنه إقالة وزارة النحاس (الأولى)، وهو ما نجح فيه فى ٢٥ يونيو ١٩٢٨(٢). وما لبثت وزارة محمد محمود أن حلت البرلمان وعطلت الدستور، ولجأت إلي سياسة الاضطهاد وإهدار الحريات ومنع اجتماعات المعارضة، وأعادت العمل بقانون المطبوعات القديم الصادر فى عام ١٨٨١، والذى يجيز تعطيل الصحف وإلغاءها إدارياً (٣) حتى تكمم أفواه الأصوات المعارضة للثالوث الحاكم فى مصر فى ذلك الوقت، والذى يتشكل من سلطات الاحتلال والملك وحكومة الأقلية.

ولم تكتف حكومة محمد محمود بذلك، بل جددت عقود كثير من البريطانيين الذين انتهت مدة خدمتهم مع الحكومة المصرية، كسباً لود المندوب السامى والحكومة البريطانية (٤).

ومن ثم، فإنه ليس غريباً بعد ذلك، أن يرى المندوب السامى وتوافقه وزارة الخارجية البريطانية، أن السياسة التى تتبعها وزارة محمد محمود فى مصر، تحقق الأوضاع التى

(١) عبد الرحمن الرافعى، فى أعقاب الثورة المصرية (ثورة ١٩)، ج ٢ (ط٢: الدار القومية للطباعة والنشر، ١٩٦٦)، ص ٦٣.

(٢) نفس المرجع ، ص ٥٦.

(٣) نفس المرجع، ص ٨٢.

(٤) نفس المرجع، ص ٨٤.

تخدم المصالح البريطانية، بعكس النحاس والوفد، اللذين رفضا مشروع المعاهدة، الذى قدمه «أوستن تشمبرلين Austen Chamberlain» لعبد الخالق ثروت فى مارس ١٩٢٨، كما رفضا إلغاء مشروع قانون الاجتماعات ـ الذى كان يعارضه المندوب السامى ـ بعد أن تولى النحاس رئاسة الوزارة، إكتفاءً بتأجيله (١).

وقد تعاونت السلطات البريطانية بشكل كامل ـ سواء مع وزارة محمد محمود أو الوزارات التى تلتها حتى توقيع معاهدة ١٩٣٦ ـ فى إرساء قواعد القوة الجوية المصرية، بشرط أن تبقى هذه القوة تحت السيطرة البريطانية، وبقاء قوتها القتالية دون المستوى الذى يشكل خطورة على قوات الاحتلال فى مصر. وهو ما نجحت دائماً فى تحقيقه سواء قبل المعاهدة أو بعدها.

فعلى ضوء تصديق وزارتى الخارجية والطيران البريطانيتين على قبول تدريب المرشحين المصريين للطيران والذى أبلغ إلى جعفر والى ـ وزير الحربية ـ فى ٥ يناير ١٩٢٩، بدأت الدفعة الأولى من الضباط المصريين تدريبها على الطيران فى أبى صوير اعتباراً من ٢٦ أبريل من نفس العام (٢).

وقبل أن تنتهى دورة التدريب الأولى لتلك الدفعة، والتى لم تتجاوز أربعة ضباط، طلبت وزارة الحربية من المندوب السامى امتداد فترة التدريب لتلك الدفعة إلى اثني عشر شهراً بدلاً من الثمانية أشهر التي صُدِّق عليها، وإلحاقهم بعد ذلك على أسراب القوات الجوية الملكية (البريطانية) لاكتساب الخبرة لحين تشكيل القوة الجوية المصرية، كما طلبت قبول خمسة ضباط جدد للتدريب فى أبى صوير في مارس ١٩٣٠(٣). إلا أن وزارة الطيران لم توافق إلا على امتداد فترة تدريب الدفعة الأولي، وإلحاقهم لمدة شهر على أحد الأسراب العاملة فى مصر بعد انتهاء مدة تدريبهم الإضافية لدراسة أساليب عمل وتنظيم الأسراب، دون أن يقوموا بأى تدريب عملى على الطيران خلال شهر الإلحاق. كما لم توافق وزارة الطيران على قبول دفعة مصرية جديدة قبل أغسطس ١٩٣٠، أى بعد انتهاء فترة التدريب الإضافية للدفعة الأولى، وشهر إلحاقها على أسراب القوات الجوية الملكية (٤).

---

(١) نفس المرجع، ص ٨٤.

(٢) Air 2/ 1066, 207, Peterson to Headquarters Royal Air Force Middle East, letter, No. 16329/ 181, 6.7.1929

(٣) Idem.

(٤) Air 2/ 1066, 216A, the Air Ministry toThe Foreign Office, secret letter, No. S. 2268, 27.8.1929.

وفى الوقت الذى كانت تجري فيه هذه الاتصالات بشأن تدريب الطيران، كان محمد محمود يفاوض حكومة العمال من أجل المسألة المصرية. وأسفرت هذه المفاوضات عن مشروع معاهدة، تبودلت بشأن صيغتها النهائية رسالتان بين محمد ومحمود وزير الخارجية البريطانية «هندرسون Hendrson» فى الثالث من أغسطس ١٩٢٩[١]. ولما أعلنت نصوص مشروع المعاهدة، علق الوفد النظر فيها على إعادة الحياة الدستورية لكى تقول الأمة كلمتها فى هذا المشروع من خلال البرلمان. ولما كانت الحكومة البريطانية ترغب فى عقد المعاهدة مع حكومة تمثل أغلبية الشعب، فقد قبلت شروط الوفد لإجراء انتخابات جديدة فى ظل حكومة محايدة، وهو ما أدى إلى استقالة وزارة محمد محمود فى الثانى من أكتوبر ١٩٢٩، وتأليف الوزارة الانتقالية المحايدة برئاسة عدلى يكن فى اليوم التالى واستمرارها فى الحكم حتى نهاية العام.[٢]

ومن ثم، كان الوضع السياسى فى مصر خلال الشهور الأربعة الأخيرة من عام ١٩٢٩ يتسم بعدم الاستقرار. الأمر الذى انعكس سلبا على الاتصالات الخاصة بتنظيم التدريب الإضافى على الطيران بالنسبة للدفعة الأولى، وكذا بالنسبة لقبول دفعة جديدة من الضباط للتدريب فى أبى صوير.

فقد كتب الأميرالاى «بالمر palmer» ـ نائب المفتش العام للجيش المصرى ـ إلى موريس بيترسون ـ السكرتير الأول بمقر المندوب السامى البريطانى ـ فى ٣٠ سبتمبر ١٩٢٩ قائلاً.

«إننى اعتقد أن السؤال الخاص بتدريب إضافى على الطيران للضباط الذين يتمون الدورة يجب أن ينتظر تطور الموقف السياسى قبل أن يناقش تفصيلا بشكل مفيد»[٣].

وفى الخامس من أكتوبر من نفس العام. أرسل قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط خطابا إلى وزارة الطيران جاء فيه: «نظراً للموقف السياسى فى مصر، وعدم التأكد من تشكيل قوة جوية مصرية، فقد قرر المفتش العام تأجيل القرار الخاص بتدريب دفعة أخرى من الضباط حتى يناير ١٩٣٠... وإننى اتفق مع المفتش العام فى أنه ليس مرغوبا فيه ـ فى الوقت

(١) الرافعى، فى أعقاب الثورة المصرية، ص ٩٥.

(٢) نفس المرجع، ص ١١٠.

(٣) Air 2/ 1066, 234C, Palmer to the First Secretary, letter, No. F/ SCR/702/2, 30.9.1929.

الحاضر - إرساء أى سياسة نهائية فيما يتعلق بتدريب دفعة أخرى من ضباط الجيش المصرى، نظراً للأوضاع فى مصر» (١).

ونظراً لأن وزارتى محمد محمود وعدلى يكن لم تعتمد أية مبالغ لإنشاء القوة الجوية المصرية خلال عام ١٩٢٩ - عدا ما تم رصده لتدريب الضباط على الطيران فى أبي صوير - فإن وزارة الطيران البريطانية كانت ترى: «أن الموضوع الخاص بتدريب أربعة ضباط آخرين وتمرين الثلاثة ضباط الأول على الطيران لا يمكن تقريره فى غياب أية شواهد عن التوقيت الذى ترى فيه الحكومة المصرية بدء تشكيل سلاحها الجوى» (٢).

وما أن تولت وزارة الوفد الحكم فى الأول من يناير ١٩٣٠، على أثر فوزها فى الانتخابات، حتى طلب المفتش العام للجيش المصري رسمياً، استمرار تدريب الدفعة الأولى علي الطيران حتى ٣٠ يونيو ١٩٣٠(٣)، وقبول دفعة جديدة من خمسة ضباط لحضور الدورة التى ستعقد فى مدرسة تدريب الطيران رقم ٤ فى أبى صوير فى أول أغسطس ١٩٣٠(٤). كما اعتمدت الوزارة مبلغ أربعة آلاف جنيه فى ميزانية ١٩٣٠ - ١٩٣١ زيادة من أجل بعثات الطيران (٥).

ولما كانت حكومة العمال تأمل فى عقد المعاهدة التى تقنن الوجود البريطانى فى مصر، فإنها كانت راغبة فى توفير المناخ الملائم لنجاح مفاوضاتها مع الوزارة الوفدية. ومن ثم، وافقت على مطالب مصر، رغم أن الحكومة المصرية لم تكن قد اتخذت بعد أية خطوات تنفيذية لتشكيل أى وحدة جوية لاستيعاب هؤلاء الطيارين (٦). مما دفع قائد القوات الجوية الملكية

---

(١) Air 2. 1066, 234F, Air Officer Commanding Royal Air Force Middle East to the Secretary (Air Ministry), secret letter, No. ME/ 17/ Air, 25.10.1929.

(٢) Air 2/ 1066, 245A, Same to Same, secret letter, No. ME/ 17/ Air, 19.10.1929.

كان أحد ضباط الدفعة الأولى قد أعيد إلي الجيش لعدم لياقته للطيران.

(٣) Air 2/ 1066, 245A, Headquarters, Royal Air Force, Middle East to the the Air Ministry secret te1., No.A.M.153, 30.1.1930

(٤) Air 2/ 1066, 251A, the Air Ministry to Air Officer Commanding Middle East, secret te1., No.A.M.215, 24.3.1930.

(٥) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٣١٤.

(٦) (ملحق ٧) Air 2/ 1066, 276A, Scarlette to Chief of Air Staff, secet letter, No. ME/ FRS/ 1, 4.6.1930.

بالشرق الأوسط فى الرابع من يونيو ١٩٣٠ ـ قبل استقاله حكومة الوفد بأسبوعين ـ إلى أن يقترح على وزارة الطيران تشكيل وحدة جوية لاستيعاب الطيارين الذين يتم دريبهم لأنه كان يعتقد: «أنه من المحتمل أن يعود الضباط إلى الخدمة بالجيش بعد مغادرتهم لأبى صوير، ومن ثم يفقدون مهارات الطيران التى اكتسبوها. فإذا عادوا إلى الطيران مرة أخرى، فإن النتيجة ربما تكون وخيمة العواقب. وطبقاً للعقلية المصرية، فإننا سوف نلام على ذلك التدريب الخاطىء... ومن ثم، فإننى أظن أنه قد حان الوقت لاقتراح تشكيل وحدة جوية ما للجيش المصرى، فهى لا مفر آتية على أية حال. وإذا جاء اقتراح تشكيلها من جانبنا، فإن ذلك سيقوى مركزنا أكثر مما يضعفه، وإن أى اقتراحات يمكن أن نقدمها فى إطار إجراءات الأمان... إلخ، سوف تكون أكثر قبولا.

«إن سرب تعاون مجهز بطائرات الأفرو مثلا، سيكون له قيمة لدى الحكومة المصرية، وسيكون المدى القصير لهذه الطائرات، عاملا غير مشجع لهم على القيام برحلات إلى فلسطين أو السودان.

«وخلال ذلك الوقت (فترة تشكيل الوحدة الجوية) فربما كان مفيدا شغل هؤلاء الطيارين فى حلقة من الدورات التدريبية ـ كما اقترح سبنكس باشا. وسيكون لذلك تأثيره فى صبغ تدريبهم ومظهرهم العام بالصبغة البريطانية» (١).

إلا أن اقتراح قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط لم ير النور إلا فى عام ١٩٣٢ نظرا لاستقالة حكومة الوفد فى ١٩ يونيو ١٩٣٠ـ بعد أقل من ستة أشهر فى الحكم ـ على أثر تعثر المفاوضات على صخرة السودان، ونتيجة لتآمر الملك والأحرار الدستوريين والخلاف حول مشروع قانون محاكمة الوزراء الذى تقدمت به حكومة الوفد فضلاً عن الخلاف حول تعيين أعضاء مجلس الشيوخ (٢).

وفى نفس اليوم الذى قُبلت فيه استقالة الوزارة الوفدية، عهد الملك إلى إسماعيل صدقى بتأليف الوزارة الجديدة، والتى استمرت فى الحكم حتى ٤ يناير ١٩٣٣. وإذا كانت هذه الوزارة أكثر وزارات الأقلية حظوة بكره الشعب وسخطه ـ لعبثها بالحياة الدستورية واستبدادها

(١) Idem.

(٢) الرافعى، فى أعقاب الثورة المصرية، ص ١٢٣، ١٢٤.

بالحكم ـ فإنها كانت فى الحقيقة الوزارة التى أسست القوة الجوية المصرية، بتشكيل أولى وحداتها عام ١٩٣٢، وقد ساعدها فى ذلك، تعاون السلطات البريطانية من ناحية، وطول مدة حكمها مقارنة بالوزارات السابقة من ناحية أخرى.

ففى نفس الشهر الذى تولت فيه وزارة إسماعيل صدقى الحكم، تم تخرج ثلاثة ضباط طيارين من الدفعة الأولى [(١)]. وفى أول أغسطس من نفس العام، تم التحاق الدفعة الثانية ـ التى صُدِّقَ على تدريبها فى عهد وزارة النحاس السابقة ـ بنفس مدرسة تدريب الطيران فى أبى صوير[(٢)]. وسافرت الدفعة الأولى بحرا بعد ذلك بثلاث أيام لاستكمال دراستها وتدريبها بانجلترا[(٣)].

ويبدو أنه كان هناك اتفاق بين الجانبين، المصرى والبريطانى، فى أول سنوات وزارة إسماعيل صدقى على بدء تنفيذ مشروع الطيران الحربى المصرى ابتداءً من أول أبريل ١٩٣١. حيث توضح ملفات وزارة الحربية المصرية استعجال قائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط فى سبتمبر ١٩٣٠، التصديق على مشروع الطيران الحربى الذى يجب العمل فيه ابتداءً من أبريل ١٩٣١[(٤)].

كما أرسل وزير المواصلات المصرى إلى زميله وزير الحربية فى الرابع من أكتوبر ١٩٣٠ خطاباً يخطره فيه بضرورة مراعاة مواصفات المبانى المعمول بها فى ميناء القاهرة الجوى عند إنشاء المبانى الخاصة بالطيران الحربى فى مطار ألماظة، وأن يكون استخدام مطار ألماظة بواسطة الطيران الحربى بصفة مؤقتة [(٥)].

وما أن تخرجت الدفعة الثانية من أبى صوير، حتى أرسلتها وزارة إسماعيل صدقى

---

(١) عاد الضابط الرابع إلى الجيش لعدم لياقته للطيران.

(٢) Air 2/ 1066, 276A, 1oc. cit

(٣) Air 2/ 1066, 287A, Headquarters, Royal Air Force, Middle East to Air Ministry, secret tel., No.A.M 1531, 31.7.1930. (ملحق ٨)

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف تابع ٢٥ – ١٠، قائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط إلى سبنكس، خطاب رقم ش أ / ١٤/ ٢ جو، ٢٢ سبتمبر ١٩٣٠ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٥) نفس المرجع، ملف م و / تابع ٢٥ – ١٠ هـ، وزير المواصلات إلى وزير الحربية، خطاب رقم ٣٢ – ٥٠ / ١١، ٤ أكتوبر ١٩٣٠.

لاستكمال تدريبها فى إنجلترا فى أبريل ١٩٣١، أسوة بالدفعة الأولى(١).

وفى ٢٧ مايو من نفس العام اتخذت الوزارة قرار إنشاء سلاح الطيران واعتُمد فى ميزانية ٣١ - ١٩٣٢ مبلغ ٥٠ ألف جنيه لإنشاءات المطار اللازمة وشراء خمس طائرات « موث Moth»(٢). وتنفيذا لهذا القرار، أرسل سبنكس خطاباً إلى وكيل وزارة الحربية فى الثلاثين من يونيو يخطره فيه بأنه قائم ببحث تشكيل قوة الطيران الجديدة بالتعاون مع القوات الجوية الملكية (البريطانية)، وقد اختير لذلك موقع ملائم فى مطار ألماظة، والبحث جار لشراء حظيرة من القوات الجوية الملكية. كما أوضح سبنكس أن هناك لجنة ستجتمع آنذاك فى أبى قير لبحث الحصول على العمال المدنيين، وأنه طلب من وزارة الطيران فى لندن اختيار ضابط أركان من الطيران البريطانى لمعاونته، حيث إنه يجد صعوبة فى تناول موضوعات تأسيس القوة الجوية المصرية، «إذ إنّ الكثير منها فنى محض ويجب البت فيها مع وزارة الطيران بلندن، مما يستدعى اتصاله شخصياً ومعه ضابط الأركان الجديد ـ متى تم تعيينه ـ للبحث فى موضوع الموظفين ومشروعات توسيع العمل فى المستقبل القريب، وكذا موضوع تعجيل شراء الطائرات والمهمات الفنية الأخرى» (٣).

وقد سافر سبنكس فعلا إلى انجلترا لاستكمال اتصالاته مع وزارة الطيران وشراء الطائرات المطلوبة. وفى أول أغسطس ١٩٣١ أرسل برقية من لندن تفيد شرائه لأربعة طائرات« موث Moth » مجهزة باحتياجات التشغيل، وهو نفس الطراز المستخدم بواسطة القوات الجوية الملكية (البريطانية). وقد تم شراء هذه الطائرات بناءً على نصيحة وزارة الطيران، وسيتّبع ذلك شراء الطائرة الخامسة فورا(٤).

ويبدو أنه توفر فى اعتمادات مشروع القوة الجوية المصرية لعام ١٩٣٠ - ١٩٣١ مبلغ يسمح بزيادة قوة الطائرات التى تم شراؤها، حيث تشير الوثائق المصرية والبريطانية على

(١) قيادة القوات الجوية، المرجع المشار إليه، ص ٣٨.

(٢) نفس المرجع، ص ٤١ - ٠ - بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٤.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف تابع ٢٥ - ١٠، سبنكس إلى وكيل وزارة الحربية، خطاب رقم م/ سرى جدا/ أ/ ٢٢٢/٣، ٣٠ يونيو ٩٣٠ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٤) نفس المرجع، المفتش العام بالنيابة إلى وزير الحربية، خطاب رقم م / سرى جدا / أ / ٢٢٢ / ٤ ٣١، أول أغسطس ١٩٣١ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

السواء إلى اقتراح زيادة قوة الطائرات، التى جاءت من الجانب البريطانى.

فقد تلقى إسماعيل صدقى خطاباً من المندوب السامي البريطانى فى ٣١ أغسطس ١٩٣١ بشأن زيادة عدد طائرات القوة الجوية المصرية من خمس إلى عشر. فحوّل رئيس الوزراء خطاب المندوب السامى إلى وزير الحربية والبحرية فى ٣ سبتمبر ١٩٣١ بطريقة يفهم منها موافقته على هذه الزيادة. وبناءً على ذلك أرسل وزير الحربية والبحرية فى ٥ سبتمبر يخطر اللواء «بالمر palmer» ـ المفتش العام للجيش المصرى بالنيابة ـ بالموافقة على زيادة قوة الطيران إلى عشر طائرات، ويطلب منه مقترحاته بالنسبة لنوع وثمن هذه الطائرات(١).

وفى ٣١ أكتوبر تلقى وزير الحربية والبحرية من بالمر مقترحات قائد الفرقة الجوية «بورد Air Commodore Board»، التى أرسلها من لندن، وكان الأخير قد عُين آنذاك مديراً للطيران الحربى المصرى بعد ترشيحه من وزارة الطيران البريطانية. وفى هذه المقترحات أوضح بورد أنه «يرى أن الضرورة الحيوية لكفاءة طيران الجيش المصرى تدعو إلى الانتفاع الآن بما يوجد من الاعتمادات المالية فى ميزانية مشروع القوة الجوية لعام ـ ١٩٣٠ ـ ١٩٣١ لرفع قوة الطائرات إلى إحدى عشرة طائرة من طراز «موث» كما يلى:

٦ طائرة موث.

٢ طائرة موث احتياطى.

٣ طائرة موث (Puss Moth) لتنقلات كبار المسئولين وأعمال المواصلات.

١ طائرة موث (Puss Moth) احتياطى.

كما أن المفتش العام يوافق على هذا الاقتراح..»(٢).

(١) نفس المرجع، رئيس مجلس الوزراء إلى وزير الحربية، خطاب رقم ١٦٥ - ٣/ ٥٢، ٣ سبتمبر ١٩٣١. (ملحق ٩). - نفس المرجع، وزير الحربية إلى المفتش العام بالنيابة، رقم م.ص/ ٢٥ - ١٠ (٩٧٥)، ٥ سبتمبر ١٩٣١.

(٢) نفس المرجع، المفتش العام بالنيابة إلى وزير الحربية. خطاب رقم م/ سرى جدا / أ/ ٢٢٢/٤، ٣١ أكتوبر ١٩٣١ (وثيقة باللغة الإنجليزية)

إلا أنه يبدو أن الرأى استقر فى النهاية علي شراء طائرتين نقل ومواصلات من طراز «أفرو ١٠ Avro 10» فقط، بالإضافة إلى طائرات الموث الخمسة السابقة شراؤها. ففى ١٧ ديسمبر ١٩٣١ تم توقيع عقد هاتين الطائرتين مع شركة « أيروورك ليمتد Airwork Ltd» بسعر ٦ آلاف جنيه للطائرتين معا، على أساس سبق استخدامها فى خدمة الحكومة الهندية (١).

وعن طائرات الموث، كتب الدكتور عبد الوهاب بكر. أن الثلاثة ضباط الذين أُلحقو على مدرسة تدريب الطيران فى أبي صوير في أبريل ١٩٢٩ (الدفعة الأولى من الطيارين)، قد أُوفدوا إلى انجلترا بعد انتهاء تدريبهم لعمل دراسات فنية متقدمة وعادوا إلى مصر فى سنة ١٩٣٠، وأنهم أُوفدوا مرة أخرى إلى إنجلترا لقيادة بضع طائرات صغيرة من طراز موث عادوا بها إلي مصر فى أكتوبر ١٩٣١(٢)، كما أشار إلى وصول خمس طائرات من إنجلترا إلى مصر فى اليوم الثانى من يونيو ١٩٣٢(٣).

إلا أن ما أشار إليه الدكتور عبد الوهاب بكر بالنسبة لعودة الدفعة الأولى من إنجلترا عام ١٩٣٠ وإحضار طائرات الموث إلى مصر فى أكتوبر ١٩٣١ يتعارض مع الوثائق المصرية والبريطانية على السواء.

فقد رأينا أن الدفعة الأولى سافرت إلى إنجلترا بحراً فى الرابع من أغسطس ١٩٣٠ لاستكمال تدريبها وحضور دورات دراسية متقدمة (٤). ولما كان كل من هؤلاء الضباط سيحضرون دورة طيران تنشيطية ثم دورتين دراسيتين تنتهى آخرهما فى ٢٠ أبريل ١٩٣١، كما جاء فى وثائق وزارة الطيران البريطانية (٥)، فلا يمكن أن يكونوا قد عادوا فى عام ١٩٣٠، كما ذكر الدكتور بكر ـ وإنما يمكن أن تكون عودتهم إلى مصر فى آخر شهر أبريل أو خلال شهر مايو ١٩٣١ على التقريب.

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف رقم م.و/ تابع ٢٥ - ١٠ هـ، عقد خاص بشراء ٢ طائرة أفرو ١٠، ١٧ ديسمبر ١٩٣١ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٢) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٣.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٤.

(٤) Air 2/ 1066, 276A, 1oc. cit. - Air 2/1066, 287A loc., cit.

(٥) (ملحق ١٠) Air 2/ 1066, F.T to s.6., secret minute, No. 282, 12.7.1930.

أما بالنسبة لعودة طيارى الدفعة الأولى إلى انجلترا لاحضار طائرات الموث الخمسة، فتشير الوثائق المصرية والبريطانية على السواء إلى أنه كان مقررا أن تقلع هذه الطائرات من إنجلترا في ٨ ديسمبر ١٩٣١ لتصل إلى مصر فى ١٩ من الشهر نفسه، بعد رحلة جوية طويلة عبر فرنسا وإيطاليا ومالطة وليبيا. وقد عاونت وزارة الخارجية البريطانية فعلاً - بناءً على طلب الدكتور حافظ عفيفى وزير مصر المفوض فى بريطانيا - فى الحصول على التسهيلات اللازمة للرحلة الجوية عبر هذه الدول طبقا لتلك التوقيتات(١).

إلا أنه نتيجة لسوء الأحوال الجوية فى إنجلترا فى ذلك الوقت وتأخر إجراءات التأمين على الطائرات فقد تأخر إقلاع الطائرات إلى السادس من يناير ١٩٣٢ عسى أن يتحسن الطقس(٢). ومع استمرار سوء الأحوال الجوية ظلت طائرات الموث الخمسة فى إنجلترا لم تبارحها لضعف تجهيزاتها وصغرها على مواجهة الأحوال الجوية المعقدة. بينما أقلعت فى الثانى عشر من يناير طائرتا الآفرو ١٠ الأثقل والأفضل تجهيزا من الناحية الملاحية، حيث وصلتا إلى مصر في الثامن عشر من يناير ١٩٣٢، يقودها طيارو الشركة البائعة وبرفقتهم قائد السرب «ستوكس Stocks» - أحد الطياريين البريطانيين الذين تقرر أن يعملوا فى القوة الجوية المصرية - والذى أوضح فى تقريره إلى سبنكس مخاطر القيام برحلة الموث قبل شهر مايو(٣).

وعلى ضوء تقرير ستوكس، وما جاء فيه من توصيات خبراء الأرصاد وتنبوءاتهم عن حالة الطقس طوال شهور الشتاء، وسوء حالة المطارات فى طريق رحلة الموث إلي مصر، أرسل سبنكس فى ٢١ يناير إلى وزير الحربية والبحرية خطاباً يخطره فيه بالصعوبات التى تعوق

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف تابع ٢٥ - ١٠، وزير مصر المفروض فى لندن إلي السكرتير الأول لوزارة الخارجية البريطانية، مذكرة رقم ى/ ١٦/٣١٠٧، ٢٧ أكتوبر ١٩٣١. - نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم م/ سرى جدا/ أ/ ٢٢٢/٥، ١٩ نوفمبر ١٩٣١. - نفس المرجع، وكيل وزارة الخارجية البريطانية إلى وزير مصر المفوض فى لندن، خطاب، ١٩٣١/١٢/١ (٣ وثائق باللغة الإنجليزية).

(٢) نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم م / سرى جدا/ أ/ ٢٢٢/٥، ١٤ ديسمبر ١٩٣١ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٣) نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم م / سرى جدا أ/ ٢٢٢/٦، ١٤ يناير ١٩٣٢، وخطاب رقم م / سرى جدا/ أ/ ٢٢٢/٥، ٢١ يناير ١٩٣٢ (وثيقتين باللغة الإنجليزية).

إحضار طائرات الموث جواً قبل ٢٢ مايو، نتيجة لاستمرار سوء الأحوال الجوية خلال فصل الشتاء، حتى أن العراق التى اشترت خمس طائرات من نفس الطراز، شحنتها بحراً حتى بور سعيد، حيث يتم تجميعها، وستغادر الطائرات العراقية مصر إلى العراق (جواً) فى اليوم نفسه (٢١ يناير). وختم المفتش العام خطابه بالتوصية بعودة قائد السرب ستوكس إلى إنجلترا فوراً، مزودا بالتعليمات اللازمة لترتيب شحن وإرسال الخمس طائرات موث إلى مصر دون تأخير واستدعاء كل أفراد سلاح طيران الجيش المصرى من إنجلترا فى أقرب فرصة، نظراً لأن بقاء الطائرات والطيارين فى انجلترا حتى شهر مايو سيكلف الحكومة المصرية مصاريف باهظة [١].

ورغم وجاهة الأسباب التى وردت فى تقرير ستوكس وخطاب سبنكس إلا أن الحكومة المصرية لم تُصدّق على شحن الطائرات وعودتها بحرا، وهو ما أبلغة المفتش العام إلى بورد فى رسالته إليه المؤرخة فى ٢٨ يناير ١٩٣٢، فضلاً عن التعليمات القاطعة التى تلقاهاقائد السرب ستوكس قبل عودته إلى انجلترا فى أوائل فبراير بوجوب عودة الطائرات جواً إلى مصر[٢].

إلا أن بورد وجد أن مرضه الذى استمر لمدة شهرين وحالة الطقس السيئة، والتى لن تتحسن قبل الربيع، ستعطل أى خطوات تنفيذية لتشكيل القوة الجوية المصرية حتى يعودالأفراد والطائرات إلى مصر، فضلا عن التكاليف الكبيرة التى تتحملها الحكومة المصرية نتيجة لاستمرار وجود الأفراد والطائرات فى إنجلترا فترة طويلة مما يهدد الاعتمادات المخصصة للقوة الجوية بالتآكل. ومن ثم ، رأى ضرورة عودة الطائرات بحراً، حتى يتيسر له البدء فى إجراءات تشكيل القوة الجوية دون تعطيل أكثر، فاستغل وجود سفينة شحن ستبحر إلي الإسكندرية ونظم عملية فك وشحن الطائرات على السفينة «بورودينو Borodino» دون أن يقدر بشكل كافٍ الأهمية السياسية التي توليها الحكومة المصرية لعودة نسورها الأوائل بطائراتهم جواً إلى أرض الوطن مهما كانت التكاليف [٣]. وقد كلفً بورد هذا التقدير الخاطىء لأسبقيات السياسة المصرية، منصبه كأول مدير للطيران الحربى المصرى.

---

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، سبنكس إلي بورد، خطاب رقم ١/ ٢٢٢/٣، ٢٨ يناير ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية). ـ نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم س . ط. ج. م / ٢٧، ٢ أبريل ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٣) نفس المرجع، بورد إلى سبنكس، ملحق للخطاب رقم س.ط.ج.م. / ٢٧، ٧ أبريل ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الانجليزية).

وقد فوجىء المفتش العام ببرقية بورد المرسلة فى ٣١ مارس، التى يخطره فيها بشحن الطائرات بحراً. فكتب سبنكس لوزير الحربية والبحرية فى الثانى من أبريل، يعتذر بأن قرار الشحن اتخذه بورد دون الرجوع إليه، رغم تعليماته المشددة له بعودة الطائرات جواً عندما يسمح الطقس بذلك (١).

وأعقب سبنكس خطابه للوزير ببرقيه إلي رئيس مكتب التفتيش الهندسى المصرى فى لندن يطلب منه سحب الطائرات من على السفينة بوروديتو على وجه السرعة وإخطاره بالنتيجة فوراً (٢). كما أرسل وزير الحربية والبحرية برقية مماثلة فى اليوم نفسه إلى المفوضيه المصرية فى لندن للمساعدة فى تقديم التسهيلات اللازمة لاستعادة الطائرات من على ظهر السفينة(٣).

ولما كانت السفينة قد أبحرت إلى جبل طارق ـ فى طريقها إلى الاسكندرية ـ قبل وصول برقية سبنكس إلى رئيس مكتب التفتيش الهندسى فى لندن، فقد أرسل الأخير إلى المفتش العام فى الرابع من أبريل يخطره بإبحار السفينة ويطلب تعليماته على ضوء الموقف الجديد(٤).

ويبدو أن سبنكس بعد تشاوره مع وزير الحربية أرسل برقية إلي رئيس مكتب التفتيش الهندسى فى التاسع من أبريل يطلب منه استعادة الطائرات عند توقف السفينة في جبل طارق وإعادة شحنها إلى إنجلترا. فقد أرسل سبنكس فى العاشر من أبريل خطاباً إلى قائد السرب ستوكس يشير إلى تلك البرقية ويطلب منه التعاون مع رئيس مكتب التفتيش الهندسي فى عمل الترتيبات اللازمة لإيواء الطائرات فى مطار شركة «دى هاڤيلاند De Havilland» بـ « هاتفيلد Hatfield»، والبدء فى إعادة تركيبها بمجرد عودتها من جبل طارق، استعداداً للطيران إلى مصر فى أقرب فرصة، ويطلب منه إرسال تقرير أسبوعى موضحا فيه تطورات الموقف، تاركاً

---

(١) نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم س.ط.ج/٢٧، ٢ أبريل ١٩٣٢.

(٢) نفس المرجع، سبنكس إلى مكتب التفتيش الهندسى المصرى بلندن Egyptology برقية، ٢ أبريل ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٣) نفس المرجع، وزير الحربية إلى المفوضية المصرية بلندن، برقية، ٢ أبريل ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٤) نفس المرجع، مكتب التفتيش الهندسى بلندن إلى سبنكى، برقية، ٤ أبريل ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

له تحديد موعد بدء رحلة العودة جواً بعد استشارة خبراء الأرصاد والتأكد من صلاحية كافة المطارات في طريق الرحلة[1].

وفي ٢٤ مايو تلقى وزير الحربية والبحرية خطاباً من المفتش العام يخطره فيه بإقلاع طائرات الموث الخمس من «هاتفيلد» ووصولها إلى مطار «لي بورچيه Le Bourget» بباريس في الساعة الرابعة والنصف مساء اليوم السابق [2]، كما تلقى وكيل وزارة الحربية رسالة تحمل المعنى نفسه من نظيره وكيل وزارة ـ الخارجية المصرية [3].

وبعد رحلة تاريخية عبر فرنسا وإيطاليا والبحر المتوسط وشمال أفريقيا ـ يقودهم ويصاحبهم فيها اثنان من الطيارين البريطانيين ـ وصل نسور مصر الأوائل إلى مطار ألماظة في الثاني من يونيو ١٩٣٢ على متن طائرات التدريب الخمس، والتي كان أفضل أجهزتها الملاحية بوصلة مغناطيسية متواضعة [4].

وتوضح رسالة المفتش العام بالنيابة إلى وزير الحربية والبحرية في الحادي عشر من يوليو ١٩٣٢، أن كل ما كان لدى سلاح طيران الجيش المصري حتى ذلك التاريخ هو طائرتان من طراز أفرو ١٠ وصلتا إلى مصر في ١٨ يناير ١٩٣٢، وخمس طائرات موث وصلت في ٢ يونيو ١٩٣٢[5].

ومن ثم، فلم يصل مصر حتى ذلك التاريخ سوى مجموعة واحدة من طائرات الموث هي التي عادت بها الدفعة الأولى في الثاني من يونيو ١٩٣٢، لتشكل أولى أسراب القوة الجوية المصرية، وليس في أكتوبر ١٩٣١ كما أشار الدكتور بكر.

(١) نفس المرجع، سبنكس إلى ستوكس، خطاب رقم م / سري جدا/ س.ط.ج.م / ٢٧، ١٠ أبريل ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٢) نفس المرجع، سبنكس إلى وزير الحربية، خطاب رقم س.ط.ج.م / ١٤، ٢٤ مايو ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية).

(٣) نفس المرجع، وكيل وزارة الخارجية إلى وكيل وزارة الحربية، خطاب رقم ٢٦/١٠، ٢٣ مايو ١٩٣٢.

(٤) القوات الجوية، المرجع المشار إليه، ص ٥٧ – ٥٩.

(٥) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة ٢٣، ملف تابع ٢٥ – ١٠، بالمر إلى وزير الحربية، خطاب رقم E.A.A.F/ 36، يوليو ١٩٣٢ (وثيقة باللغة الإنجليزية) (ملحق ١١).

وفى كتابه «الجيش المصرى فى السياسة»، أشار الدكتور عبد العظيم رمضان إلى ما حدث من تشكيك فى كفاءة الطيارين المصريين من جانب نواب الحزب الوطني بمجلس النواب فى العشرين من أبريل ١٩٣٢. حيث وجه محمد حافظ رمضان سؤالاً إلى وزير الحربية حول سلاح الطيران المصرى قائلاً:

«نحن نسمع أن هناك سلاحا للطيران الحربى، ولكننى لم أتبين له أثرا، فأين سلاح الطيران الحربى الذى تكلم عنه سيادة الوزير؟.

«فردّ صدقى باشا: أتعنى أنه ليس لدينا سلاح طيران؟

«قال حافظ رمضان: إنه موجود ولكن الطائرات تشحن بالقطارات ولا تأتي مصر طائرة. إن مملكة العراق وميزانيتها لاتقارن بميزانية مصر، قد تقدم سلاح الطيران الحربى فيها إلى درجة أن عاد الطيارون إلى بلادهم علي أجنحة طائراتهم.

«فردّ إسماعيل صدقى باشا قائلاً: إنه قد انتهى تدريب فريق من الطياريين وسيأتون بمشيئة الله إلى بلادنا طائرين» (١).

وبعد عرضه لذلك الحوار، استطرد الدكتور عبد العظيم قائلاً:

وبالفعل، ففي العام التالى عاد الطيارون المصريون بطائراتهم العشر التى كونت سرب الخدمة العسكرية» (٢).

إلاّ أنه من سياق الأحداث الذى سبق عرضها بخصوص سفر الدفعة الأولى من الطيارين المصريين إلى إنجلترا للمرة الثانية، والظروف التى أحاطت بعودتهم جواً، فإننا نرى أن الطيارين المصريين والطائرات التى دار حولها حوار مجلس النواب يوم ٣٠ أبريل ١٩٣٢، هم الذين عادوا إلى مصر بعد حوالى شهر من ذلك الحوار (فى الثاني من يونيو)، وليس فى العام التالى كما يُفهم من كتاب الجيش المصرى فى السياسة. أما الطيارون المصريون وطائراتهم العشر التى أشار إليهم الدكتور عبد العظيم رمضان، فلهم شأن آخر.

ففى عهد وزارة إسماعيل صدقى الثانية، التى شُكلت فى ٤ يناير ١٩٢٣، اعتمد مجلس

(١) رمضان، *الجيش المصرى فى السياسة*، ص ٣١٤ – ٣١٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٣١٥.

الوزاره ٦٥ ألف جنيه لإنشاء سرب جديد بسلاح الطيران، مكون من عشر طائرات. وقد تم شراء هذا السرب فعلا فى العام نفسه [١]. وسافر كل طيارى السلاح الذين أتموا تدريبهم حتى ذلك الوقت (سبعة طيارون) إلى انجلترا. وانضم إليهم القائممقام «فكتورتيت V.H.Tait» ـ القائد الإنجليزى الجديد لسلاح الطيران ـ لإحضار العشر طائرات من طراز «أفرو ٦٢٦ Avro 626» التى تم شراؤها من بريطانيا [٢].

وقد بدأ النسور المصريون رحلة عودتهم بالطائرات، تحت قيادة القائممقام «تيت» وبرفقة أثنين من الطيارين البريطانيين وبعض الفنيين، فى ظروف جوية غير مواتية. الأمر الذى تسبب فى أول كارثة طيران مصرية فى نوفمبر ١٩٣٣، بفقد طائرتين فى فرنسا أثناء تفادى عاصفة رعدية. وقد راح ضحية إحداها الملازم أول طيار فؤاد حجاج والأمباشى فنى شهدى دوس، بينما نجا من الثانية الطيار البريطاني وأحد الفنيين بأعجوبة ووصل الطيارون، بعد رحلتهم الحزينة، إلى مصر فى ديسمبر١٩٣٣[٣].

وعلى ذلك، فإن الرحلة الأخيرة كانت الثانية فى رحلات الطيارين المصريين لإحضار الطائرات من بريطانيا. ومن ثم، لا يمكن أن تكون هى الرحلة التى دار حولها النقاش فى البرلمان بين إسماعيل صدقى ومحمد حافظ رمضان، كما أشار الدكتور عبد العظيم رمضان، حيث دار ذلك النقاش قبل أن تتم أى رحلات جوية لإحضار الطائرات بواسطة الطيارين المصريين.

إلا أن هذه الرحلات لم تتوقف منذ ذلك الحين. ففى عهد وزارة عبد الفتاح يحيى والتى خلفت حكومة إسماعيل صدقى الثانية، زاد سعى الملك لتقوية الجيش المصرى لتدعيم حكمة الاتوقراطى. فطلب من صليب سامي وزير الحربية والبحرية العمل على تقوية الجيش، موضحاً له أنه اختاره لتحقيق ذلك الغرض، وأوصاه أن يحسن علاقته مع الإنجليز — وهو ما حاوله الوزير جاهدا[٤].

(١) كامل مرسى، أسرار مجلس الوزراء (ط٢؛ القاهرة: المكتب المصرى الحديث، ١٩٨٥)، ص ٢٤٣. - ديوان الملك، وزارة الحربية، حافظة رقم ١٠ ملف مراسيم وبيانات ومنكرات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران.

(٢) قيادة القوات الجوية، المرجع المشار إليه، ص ٨٥.

(٣) نفس المرجع، ص ١٣٤ ـ ١٣٧. - رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٣١٥.

(٤) نفس المرجع، ص ٣١٢، ٣١٣.

ولما كان كل من الملك والنواب يطالبون بتقوية سلاح طيران الجيش ـ كما كان يسمى فى ذلك الوقت ـ فقد طلب وزير الحربية من السلطات البريطانية شراء سرب جديد لسلاح الطيران. ونظراً لأن ذلك الطلب تم فى إطار خطة مصرية تهدف إلى تقوية أسلحة الجيش كلها، فقد أثار ذلك ردود فعل متباينة لدى السلطات البريطانية سواء فى مصر، أو فى بريطانيا(١).

فعندما علم المندوب السامى من المفتش العام للجيش المصرى فى ١٥ فبراير ١٩٣٤، أن قائد سلاح طيران الجيش المصرى ـ القائممقام ڤكتورتيت ـ قد أوصى بشراء عشر طائرات أخرى وثمانية مدافع من طراز «لويس» لتزويدها بها، طلب المندوب السامى رأى كل من قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط والقائد العام للقوات البريطانية فى مصر، فوافقا على الزيادة المقترحة. إلا أن الأخير تحفظ على أى زيادة تقترح مستقبلاً، ضمانا للحفاظ على تفوق القوات البريطانية فى مصر. ووجد أن ذلك فرصة لدعوة الحكومة البريطانية لإصدار بيان توضح فيه سياستها تجاه تسليح الجيش المصرى(٢).

ولما علم القائد العام الجديد للقوات البريطانية فى مصر من المندوب السامي بعد ذلك، أن طلب ذلك السرب جزء من خطة خمسية أعدها قائد طيران الجيش المصرى فى عهد وزارة إسماعيل صدقى، ووافقت عليها وزارة الطيران بعد تعديلها ـ دون استشارة المندوب السامى ـ للوصول بقوة سلاح طيران الجيش المصرى فى عام ١٩٣٨ إلى ٢٤ طائرة حربية واحتياطى ٥٠٪، بحيث يصل المجموع إلى ٣٦ طائرة حربية، اعترض على أى زيادة عدا ما سبقت الموافقة عليه، مالم يحدث تغير فعَّال فى العلاقات البريطانية المصرية، ويعاد النظر كلية فى سياسة الحكومة البريطانية تجاه الجيش المصرى(٣).

ولما كان مجلس الجيش المصرى قد وافق على شراء العشر طائرات فى اجتماعه بتاريخ ٢٣ أبريل ١٩٣٤، فقد أبدى المفتش العام للجيش المصرى (سبنكس) للمندوب السامى رغبة الحكومة المصرية فى سرعة الحصول على موافقة الحكومة البريطانية حتى يتسنى لها الحصول على تصديق البرلمان على الاعتماد الخاص بذلك السرب واستلام الطائرات قبل شهر

(١) نفس المرجع، ص ٣١٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٣١٦.

(٣) نفس المرجع، ص ٣١٧.

سبتمبر، لتحاشى سوء الأحوال الجوية وتفادى كارثة كتلك التى لحقت بالطائرات المصرية فى الشتاء السابق. ومن ثم، طلب المندوب السابق من القائد العام (الجديد)، أن يوافيه بوجهة نظره بخصوص ذلك السرب فقط، منبهاً إياه أن كلاً من سلفه وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، قد سبق لهما أن وافقا عليه(١).

ولما كان القائد العام الجديد للقوات البريطانية فى مصر يرى أن الحفاظ على الأمن الداخلى هو المبرر الوحيد لبقاء الجيش المصرى، وأن تسليحه يجب أن يكون مقصورا على ما يتطلبه ذلك الغرض، فإنه طلب من قائد القوات الجوية، الملكية بالشرق الأوسط تزويده ببيان مدروس عن عدد وطراز الطائرات اللازمة، فى رأيه ـ لتعاون سلاح الطيران مع الجيش المصرى فى تحقيق ذلك الغرض، كما وافق على العشر طائرات التى وافق عليها سلفه من قبل، ولكنه أبدى معارضته لأى زيادة جديدة. لأن ذلك ـ من وجهة نظره ـ سوف يتطلب زيادة عدد وحدات المركبات المدرعة البريطانية فى مصر(٢).

إلا أنه يبدو أن تلك الطائرات لم تحظ بموافقة الحكومة البريطانية عام ١٩٣٤، حيث تشير الوثائق المصرية أنه تم شراء الدفعة الثانية من طائرات «الأفرو ٦٢٦» وعددها عشر طائرات فى عام ١٩٣٥(٣).

وفى عهد وزارة محمد وفيق نسيم (الثالثة) التى خلفت وزارة عبد الفتاح يحيى فى ١٤ نوفمبر ١٩٣٤ وحتي ٣٠ يناير ١٩٣٦، اعتمد مجلس الوزراء مبلغ ٣٨ ألف جنيه لشراء خمس طائرات من أحدث طراز لسلاح الطيران (٤). إلا أن الأمر لم يسفر إلا عن ثلاث طائرات نقل تم التعاقد عليها عامى ١٩٣٤، ١٩٣٦. وكانت أولى هذه الطائرات من طراز «وستلاند وسكس Westland Wessex» والثانية من طراز «أفرو ٦٤٢ (كوموبور Avro 642 (Commodore»، أما الأخيرة فكانت من طراز «أفرو ٥٦٢ (أنسن Avro 652 (Anson»، وكانت هذه الطائرات هى آخر ما تعاقدت عليه الحكومة المصرية حتى معاهدة ١٩٣٦.

(١) نفس المرجع، ص ٣١٨.

(٢) نفس المرجع ص ٣٢١.

(٣) ديوان الملك، وزارة الحربية، حافظة رقم ١٠، ملف مراسيم وبيانات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران.

(٤) مرسى، المرجع المشار إليه، ص ٢٤٩.

من كل ماسبق نري أن السلطات البريطانية قبل توقيع معاهدة ١٩٣٦، جعلت من موافقتها على تقديم التسهيلات اللازمة لإنشاء القوة الجوية المصرية، أحد الحوافز السياسية التى تقدمها إلى الحكومات المصرية المتعاونة معها، وتحجبها عن الحكومات الأخرى المتشددة فى وطنيتها. وعلي ذلك أعطت فضل إنشاء وتأسيس هذه القوة إلى أقل الحكومات شعبية وقبولاً من الشعب المصرى، وأكثر الحكومات تعاوناً معها وهي حكومات الأقلية.

وقد حاولت الحكومة البريطانية تأخير إنشاء هذه القوة أطول مدة ممكنة، مع عدم إعطاء الحكومة المصرية الفرصة للاعتماد على الدول الأخرى فى إنشاء هذه القوة. وحين قررت الحكومة البريطانية الموافقة والمعاونة فى إنشاء القوة الجوية المصرية، عملت علي أن يتم ذلك تحت إشرافها الكامل، حتي لا تفشل القوة الجوية فينسب إلي بريطانيا فشلها من ناحية، ولتبقى هذه القوة تحت السيطرة البريطانية من ناحية أخرى.

كما ساعد تفتت القوي السياسية فى مصر بعد ثورة ١٩١٩، وإصرار الملك فؤاد على الانفراد بالسلطة وتهالك أحزاب الأقلية على الحكم - مهما كان الثمن الذى تدفعه مصر - إلى إيجاد حالة من عدم الاستقرار السياسى والانقلابات المتعاقبة علي الدستور، وتعطل الحياة النيابية السليمة. الأمر الذى لم يسمح للحزب الذى يحظى بالتأييد الشعبى - وهو حزب الوفد - بالبقاء فى الحكم سوى أقل من سنتين حكمتها ثلاث وزارات طوال الأربعة عشر عاماً التى تلت تصريح ٢٨ فبراير وحتى عام ١٩٣٦.

وكانت النتيجة بطبيعة الحال، هى ضعف الحكومات المصرية فى مواجهة سلطات الاحتلال، وجعلها غير قادرة على الضغط من أجل التعجيل بإنشاء القوة الجوية المصرية. كما أن هذه الحكومات المتهافتة على الحكم، لم تكن لتقدر علي إغضاب السلطات البريطانية، بل إنَّ الحكومات الوطنية نفسها، كانت تحنى رأسها للعاصفة حين تزمجر سلطات الاحتلال وتهل بوارجها على ثغور مصر.

ومن ثم، لم تكن أى من الحكومات المصرية - فى ظل الأوضاع السياسية السائدة فى ذلك الوقت - قادرة على تخطى السلطات البريطانية والاتفاق مع أى من الدول الأوروبية التى عرضت معاونتها فى إنشاء القوة الجوية المصرية.

وكانت محصلة هذه السياسة، هى تأخير إنشاء القوة الجوية المصرية ما يقرب من عشر

سنوات، وعندما أنشئت هذه القوة، تم ذلك فى أحضان سلطات الاحتلال البريطانى وتحت سيطرتها، حتى تبقى هذه القوة أقل من أن تشكل خطرا يُذْكَر على قوات الاحتلال فى مصر.

الفصل الثانى

فى ظل معاهدة الصداقة والتحالف

السياسة المصرية في ظل الوجود البريطانى بعد معاهدة ١٩٣٦
وأثرها على تأسيس واستخدام القوة الجوية المصرية حتي عام ١٩٤٥

أولا: الجوانب العسكرية للمعاهدة وطبيعة العلاقات المصرية ـ البريطانية بعد إبرامها.

ثانياً: أثر الجوانب العسكرية للمعاهدة على بناء ودور القوة الجوية المصرية قبل الحرب العالمية الثانية:

١- البعثة العسكرية وانحسار السيطرة البريطانية.

٢- مشروعات التطوير قبل الحرب.

٣- دور القوة الجوية عند الاستعداد للحرب.

ثالثاً: أثر تطبيق المعاهدة خلال الحرب على تطور واستخدام القوة الجوية المصرية:

١- أثر سياسة تجنيب مصر ويلات الحرب.

٢- أثر سياسة التعاون وتأمين القاعدة البريطانية.

٣- أثر سياسة إعلان الحرب.

الفصل الثانى

فى ظل معاهدة الصداقة والتحالف

السياسة المصرية في ظل الوجود البريطاني بعد معاهدة ١٩٣٦
وأثرها على تأسيس واستخدام القوة الجوية المصرية حتي عام ١٩٤٥

أولا: الجوانب العسكرية للمعاهدة وطبيعة العلاقات المصرية/ البريطانية بعد إبرامها:

شهدت العلاقات المصرية ـ البريطانية ثلاث جولات من المباحثات لتسوية القضية المصرية منذ صدور تصريح ٢٨ فبراير وحتي عام ١٩٣٥. وقد انتهت الجولة الأولي بين عبد الخالق ثروت وأوستن تشمبرلين بالفشل عام ١٩٢٨، نتيجة لتعسف الجانب البريطانى، الذى كان يصر علي استمرار إخضاع الجيش المصرى للسيطرة البريطانية ـ سواء من ناحية قيادته أو تدريبه وتسليحه ـ طوال سريان المعاهدة والتى كان يجرى التفاوض بشأنها، رغم عدم تحديد موعد لانتهائها(١).

أما الجولة الثانية من المفاوضات ، فهى التي جرت بين محمد محمود ووزير الخارجية البريطانية «أرثر هندرسون Arther Hendrson» فى صيف عام ١٩٢٩، على أثر التغيرات السياسية التى حدثت فى مصر منذ إعلان فشل مباحثات ثروت ـ تشمبرلين فى ٥ مارس ١٩٢٨(٢)، وتولى مقاليد الحكم فى بريطانيا، حكومة عمالية راغبة فى تسوية القضية.

---

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢٥٨ - ٢٦٣.

(٢) استقالة عبد الخالق ثروت، وتولى النحاس رئاسة وزارة الائتلاف الثالثة بعد وفاة سعد زغلول. ثم إقالته نتيجة لانهيار الائتلاف، وتولى محمد محمود رئاسة الوزارة ليعطل الحياة الدستورية.

وقد انتهت الجولة الثانية بالتوصل إلى مشروع أقل تعسفا مما انتهت إليه الجولة السابقة، سواء ما يتعلق بتقليص دور القوات البريطانية فى حماية قناة السويس وتمركزها شرق خط الطول ٣٢ درجة أو ما يتعلق بإنهاء اختصاصات المفتش العام للجيش(١). إلا أن الحكومة البريطانية أصرّت على إتمام الاتفاق مع حكومة نيابية. ومن ثم، صاغت المشروع على أنه مقترحات تعرض على الشعب المصرى لتكون أساسا لمعاهدة تعقد بين الدولتين. الأمر الذى أدّى إلى استقالة حكومة محمد محمود وتولى الوفد الوزارة، بعد حصوله على الأغلبية فى الانتخابات التى أجرتها حكومة عدلى يكن الانتقالية (٢).

ومن ثم، بدأت الجولة الثالثة من المباحثات بين النحاس وهندرسون فى ٣١ مارس ١٩٣٠. حيث نجح الأول فى تصحيح كثير من العيوب التى جاءت فى مشروع محمد محمود - هندرسون، سواء من ناحية تحديد أمد الوجود العسكرى البريطانى بعشرين سنة، وتركيز ذلك الوجود فى نقطة واحدة شرق القناة مع قصر مسئولية القوات البريطانية فى ضمان الدفاع عن القناة بالتعاون مع القوات المصرية، أو من ناحية تخليص الجيش المصرى من السيطرة البريطانية (المفتش العام ومعاونيه) وتواجد بعض وحداته فى القطاع الجنوبى من القناة للقيام بمهام الدفاع عنها (٣).

ورغم وصول الجانبين إلى اتفاق حول الجوانب العسكرية فى مشروع المعاهدة، إلا أن المباحثات تعثرت وانتهت بالفشل عندما اصطدم الجانبان بصخرة السودان. فبينما كان الجانب المصرى يهدف إلى الاشتراك الكامل فى إدارة السودان، كان البريطانيون على نية مبيتة للانفراد بالسودان، وحل القضية المصرية على حساب وحدة وادى النيل (٤).

وبفشل الجولة الثالثة من المفاوضات لم تُجر أى مباحثات لحل القضية المصرية حتى عام

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ٢٦٩ - ٢٧٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٧٤.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٧٥ وما بعدها.

(٤) نفس المرجع، ص ٢٩٤ - ٢٩٥.

١٩٣٦، باستثناء حديث إسماعيل صدقى مع «جون سيمون John Simon» فى سبتمبر ١٩٣٢ والذى لم يؤد إلى أى نوع من المفاوضات بين الجانبين (١).

إلا أن توتر الموقف الدولى عام ١٩٣٥(٢)، وخشية المصريين من المعاناة فى حرب قادمة ـ لاناقة لهم فيها ولاجمل ـ كما عانوا فى الحرب العالمية الأولى خاصة وأن البلاد كانت تُحْكم دون دستور منذ أواخر عام ١٩٣٤، فقد رأى زعماء مصر العودة إلى طريق المفاوضات الذى أوصلهم إلى مشروع ١٩٣٠ فى مفاوضات النحاس ـ هندرسون، وذلك بالاتفاق على نقاط الخلاف التى عاقت تنفيذ ذلك المشروع (٣) على أن بريطانيا كانت فى ذلك الوقت ترى أن من مصلحتها الدخول فى الحرب متحررة من أغلال معاهدة تقيد حريتها فى العمل على أرض مصر. إلا أن نشوب ثورتين عارمتين فى مصر خلال شهرى نوفمبر وديسمبر ١٩٣٥، وتوحيد كافة الأحزاب السياسية صفوفها فيما عرف «بالجبهة الوطنية» ، أجبر الحكومة البريطانية على التراجع والقبول بالدخول فى تسوية مع الجبهة الوطنية (٤).

ورغم استجابة بريطانيا للتفاوض، فإنها اشترطت لبدء المفاوضات عدم التقيد بنصوص معينه جرى البحث فيها فى مفاوضات سابقة لم تسفر عن اتفاق نهائى، ومن ثم، فإنها لاتلزم نفسها بما وافقت عليه فى مفاوضات ١٩٣٠. كما اشترطت الاتفاق على النصوص العسكرية فى المعاهدة كتمهيد للمفاوضات.

ولما كانت مصر قد تعرضت لتحذير من بريطانيا بشأن سحب موافقتها على دستور ١٩٢٣ فى حالة فشل المفاوضات، فإن قبول الجبهة الوطنية للتفاوض فى ظل تلك الشروط المسبقة،

---

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩١٨ - ١٩٣٦، ص ٧٥٨ - ٧٥٩.

شهد عام ١٩٣٥ توترا فى الموقف الدولى، نتيجة للصحوة العسكرية الألمانية، وتزايد المد الفاشى الإيطالى، وقيام إيطاليا بتعزيز قواتها فى أفريقيا وغزو الحبشة فى العام نفسه. مما دعا بريطانيا إلى حشد أسطولها فى البحر المتوسط، وزيادة قواتها فى مصر، مع تحويل قاعدتها البحرية الرئيسية إلى الأسكندرية بدلاً من مالطة، وتدعيم قواتها الجوية فى مصر بدرجة كبيرة، فضلا عن إغلاق منطقة الصحراء الغربية وجعلها منطقة محرمة لا يجوز أن يطأها أحد إلا بأذن خاص من قيادة تلك المنطقة.

(٢) د. محمد جمال الدين المسدى، د. يونان لبيب، د. عبد العظيم رمضان، مصر والحرب العالمية الثانية (القاهرة: مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، ١٩٧٨)، ص ١٥ .

(٣) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٣٢٤ - ٣٢٥.

وتحت سيف تهديدها، كان قبولاً بالتنازل عن المكاسب العسكرية التي تم تحقيقها في مفاوضات ١٩٣٠، طمعاً في تحقيق مكاسب سياسية في جوانب أخرى من المعاهدة، على أسس تصريح جون سيمون لإسماعيل لصدقى عام ١٩٣٢(١).

وعلى ذلك، تم الاتفاق في ٢٤ يوليو ١٩٣٦ على النصوص العسكرية والتى أسفرت عن تراجع في الموقف المصرى تجاه المسائل العسكرية، نظير الحصول على مكاسب سياسية فى مسألتى الامتيازات الأجنبية والسودان (٢).

فتحول النص الذى كان يعطى كلا الطرفين ـ فى مشروع ١٩٣٠ ـ الحق في التفاوض من أجل إعادة النظر فى المعاهدة بعد عشرين عاماً من تنفيذها إلى النص فى معاهدة ١٩٣٦(٣)، *على أن أى تغيير يطرأ على المعاهدة عند إعادة النظر فيها، لابد أن يتفق واستمرار التحالف* طبقا لمبادىء المواد ٤، ٦، ٧ (٤). أى أن إعادة النظر تنصب على بنود التحالف وليس التحالف نفسه، والذى عليه أن يستمر إلى ما شاء الله.

وأضافت معاهدة ١٩٣٦ حالة جديدة تُلزم مصر ـ بصفتها حليفة لبريطانيا ـ بأن تقدم لها المعونة والتسهيلات اللازمة، بما في ذلك الموانىء والمطارات وطرق المواصلات المصرية، وذلك عند قيام حالة دولية مفاجئة يخشى خطرها. وكان مشروع ١٩٣٠ قد قصر ذلك على حالتى الحرب وخطر الحرب فقط (٥).

كما قبل الجانب المصرى فى المفاوضات زيادة عدد القوات البرية البريطانية ألفى رجل زيادة عن الحد الأقصى الوارد فى مشروع ١٩٣٠، فضلاً عن إضافة منطقة البحيرات المرة إلي المناطق السابق تحديدها لتواجد القوات البريطانية فى مشروع ١٩٣٠ بجوار الإسماعيلية وشمالها (٦).

(١) صرح جون سيمون لاسماعيل صدقى في لقائهما عام ١٩٣٢، أن المفاوضات أخذ وعطاء، وأن كل رغبات جديدة تبديها إنجلترا في بعض المسائل فإنها تعوضها فى مسائل أخرى.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية في مصر ١٩١٨ – ١٩٣٦، ص ٧٩٦ – ٧٩٧.

(٣) الفقرة الأخيرة من المادة السادسة عشر.

(٤) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢٣٦.

(٥) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٤٦.

(٦) نفس المرجع، نفس المكان.

أما بالنسبة للقوات المسلحة المصرية، فقد نُص فى معاهدة ١٩٣٦، على ربط جلاء القوات البريطانية عن مصر ببلوغ الجيش المصرى درجة الأهلية اللازمة للدفاع بمفرده عن القناة. وعند الاختلاف على تقدير درجة الأهلية المطلوبة، فقد أجازت المعاهدة التحكيم بعد عشرين عاما (١). وهذا يعنى استمرار بقاء القوات البريطانية فى مصر لمدة ٢٠ سنة حتى لو بلغ الجيش المصرى درجة الأهلية اللازمة للدفاع وحده عن قناة السويس.

كما حرص الجانب البريطانى على السيطرة علي عملية تسليح الجيش المصرى وتقويته، باقناع الجانب المصرى بضرورة توحيد أسلحة القوات البريطانية والمصرية لسهولة عملية الإمداد والتعاون خلال الحرب (٢).

وبقبول الجانب المصرى لهذه الشروط، فإنه أخضع مسألة تقوية وتطوير القوات المسلحة المصرية لإرادة بريطانيا، كما كان الوضع قبل المعاهدة تماما (٣).

أما الجانب الإيجابى الوحيد فى البنود العسكرية للمعاهدة، فكان النص على سحب الموظفين البريطانيين من الجيش، وإلغاء وظائف المفتش العام والموظفين التابعين له. وبهذا الشكل عاد للقوات المسلحة المصرية طابعها الوطني بعد طول السيطرة الأجنبية عليها. ومع أنه لم ينص فى المعاهدة على موعد انسحاب الموظفين البريطانيين، إلا أنه كان واضحاً أن هذه الفقرة واجبة التنفيذ على أثر التصديق على المعاهدة (٤).

وبإبرام المعاهدة فى ٢٦ أغسطس ١٩٣٦، أُسقطت كافة أشكال العلاقات القديمة التى كانت تربط مصر ببريطانيا، وظهر بدلا منها علاقات جديدة تستند على نصوص المعاهدة، ، وأهداف الطرفين من تطبيقها.

---

(١) رمضان، الجيش المصرى فى السياسة، ص ٢٤٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٤٤.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، ص ٢٣٦ - ٢٣٧.

فتغير وضع مصر السياسى الذى كان قائما على أساس تصريح ٢٨ فبراير، وقام وضع جديد اعترفت فيه بريطانيا باستقلال مصر وسيادتها، وارتفع التمثيل السياسى بين البلدين إلى مستوى السفراء. كما حولت المعاهدة قوات الاحتلال إلى قوات حليفة تتعاون مع القوات المصرية للدفاع عن قناة السويس.

وبتغيُّر وضع مصر السياسى وإلغاء الامتيازات الأجنبية، تغير مركز بريطانيا فى مصر، فضلا عن تغير علاقتها بالقوى السياسية المتصارعة على السلطة، حيث طويت صفحة العداء بينها وبين الوفد، بعد أن أبرم معها - على رأس الأحزاب المصرية ـ معاهدة التحالف والصداقة. وانتهت بالتالى علاقة الوصاية التاريخية التى كانت تسبغها على العرش فى مواجهة القوى الوطنية (١).

إلا أن السياسة البريطانية حاولت ـ طوال سريان المعاهدة ـ استغلال التناقضات بين الوفد والقصر لإضعاف الفريقين، بالقدر الذى يسمح لها باستمرار الهيمنة البريطانية فى صورة جديدة، من خلال استعانة كل من الطرفين بها فى مواجهة الطرف الآخر. إلا أن تطور الموقف الدولى ـ الذى كان يسير حثيثا نحو الحرب العالمية الثانية ـ أصبح يحكم هذه السياسة حتى إلغاء المعاهدة عام ١٩٥١.

وبذا كانت المعاهدة والظروف الدولية توجهان العلاقات المصرية ـ البريطانية أكثر من خمسة عشر عاماً، كانت من أكثر السنوات حرجاً فى عمر القوة الجوية المصرية، فقد شاركت خلالها فى حربين (٢) وانعكست عليها التزامات المعاهدة ونصوصها، فضلا عن محصلة السياستين المصرية والبريطانية فى تطبيقها وهو ما يهمنا فى هذا البحث.

---

(١) د. عبد العظيم رمضان، الصراع بين الوفد والعرش ١٩٣٦ – ١٩٣٩ (القاهرة: مكتبة مدبولى، ١٩٨٥)، ص ٢٥.

(٢) الحرب العالمية الثانية، وحرب فلسطين ١٩٤٨.

ثانيا: أثر الجوانب العسكرية للمعاهدة على بناء ودور القوة الجوية المصرية قبل الحرب العالمية الثانية:

١- البعثة العسكرية وانحسار السيطرة البريطانية عن القوة الجوية:

كان الأثر الإيجابى البارز للجوانب العسكرية فى المعاهدة هو انحسار السيطرة البريطانية عن الجيش المصري والقوة الجوية الوليدة. حيث كان النص فى المذكرة الثالثة ـ الملحقة بالمعاهدة ـ على سحب الموظفين البريطانيين من الجيش المصري، وإلغاء وظيفة المفتش العام والموظفين البريطانيين التابعين له، واستبدالهم ببعثة عسكرية بريطانية استشارية (١)، يعنى إلغاء نظام الموظفين البريطانيين كأفراد يحتلون المناصب القيادية والفنية فى صلب تنظيم الجيش المصري وسلاح طيرانه، واستبداله بنظام جديد يقوم على المستشارين والمدربين البريطانيين، الذين يستفاد بخبرتهم للمدة التى تراها الحكومة المصرية ضرورية.

وهو الأمر الذى كان أفراد البعثة غير راضين عنه ـ كما سنرى ـ ومحاولين دائما التغلب عليه باستخدام نفوذهم لتطبيق السياسات التى كانت ترسمها السلطات البريطانية لإبقاء الجيش المصرى وسلاح طيرانه فى الإطار الذى يخدم المصالح البريطانية دائما، وذلك بإحكام السيطرة على عاملين من أهم عوامل الكفاءة القتالية لأية قوة مسلحة، وهما التدريب الذي أوكل إلى أفراد البعثة العسكرية، والتسليح الذى خضع لسلطة الحكومة البريطانية.

وقد حددت تعليمات مجلس الجيش البريطانى إلى رئيس البعثة العسكرية فى خطابها الموجه إليه بتاريخ ١٦ فبراير ١٩٣٧، علاقته بالقوة الجوية المصرية كما يلي:

«فى المسائل المتعلقة بتدريب القوة الجوية المصرية فإن مسئولياتك الاستشارية ستمارس من خلال كبير ضباط الطيران الملحق بالبعثة. وهذا الضابط سيرخص له بالاتصال مباشرة بالقائد الجوى العام للسلاح الجوى الملكى البريطاني (قائد القوات الجوية الملكية) بالشرق الأوسط. وسيكلف بأن يزودك بنسخ من اتصالاته مع القائد الجوى العام (قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط)، وأن يجهز تقريرا نصف سنوي عن السلاح الجوى المصرى (سلاح طيران الجيش المصرى) لرفعة ـ من خلال وزارة الحرب ـ إلى وزارة الطيران» (٢).

(١) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٤٥.

(٢) بكر، المرجع المشار اليه، ص ١٢٣.

وتوضح خطابات رئيس البعثة والتقارير نصف السنوية التى كان يعدها كبير ضباط الطيران، تفاصيل التطور الذى صاحب تشكيل الجناح الجوى للبعثة وعلاقته بالقوة الجوية المصرية. كما توضح التطور فى بناء القوة الجوية المصرية وملابساته.

فمع أولى التقارير نصف السنوية، أرسل الميجور جنرال «جيمس كورنوول J. Cornwall»[1]، يشرح لوزير الطيران فى ٦ مايو ١٩٣٧، التحول الذى طرأ على أوضاع الضباط وضباط الصف البريطانيين فى القوة الجوية المصرية قائلاً: «لقد أخطرنى رئيس أركان الطيران فى يناير هذا العام ـ قبل حضورى لتولى مهام البعثة ـ أنه لم يُنظم فى المعاهدة البريطانية ـ المصرية بشكل محدد الوضع المستقبلى للضباط البريطانيين الذين يخدمون فى سلاح طيران الجيش المصري، ومن ثم، أصبح وضعهم غير مؤكد. ولكنه سيكون مرغوبا فيه ـ فى كافة الأحوال ـ أن يبقى بعض الضباط البريطانيين فى المناصب التنفيذية لبضع سنوات قادمة. وكان هناك فى ذلك الوقت أربعة ضباط وأحد عشر من ضباط الصف البريطانيين يخدمون فى سلاح طيران الجيش المصرى.

«وعند ما حضرت إلى مصر سألت وزير الحربية عن وضع هؤلاء الضباط، فأخطرنى أن الحكومة المصرية قررت الاستغناء عن كل ضباط الجيش وضباط الصف البريطانيين العاملين مع سبنكس باشا. أما أفراد القوات الجوية الملكية فسيتم استبقاؤهم فى الوقت الحالى.

«واستمر ذلك الوضع قائماً حتى نهاية مارس ـ قبل سفر النحاس لحضور مؤتمر «منترو Montreux» عندما قررت الحكومة المصرية فجأة ولأسباب سياسية تماما، التخلص من كافة ضباط القوات الجوية الملكية باستثناء قائد الجناح «تيت Tait»، الذى وُجد أنه لا غنى عن خدماته.

«فقدمت احتجاجا فى الحال إلى كل من وزير الحربية والنحاس باشا شخصياً، موضحاً أن مثل هذه الخطوة عشية مشروع التوسع، ستؤدى إلى كوارث عديدة. وأخيراً وافق النحاس باشا على استبقاء ضابطين بريطانيين (قائد الجناح «ن. پ. ديكسون N.P. Dixon» وقائد الأسراب س.ن. ويبستر «S.N. Webster»)، بشرط أن يصبحا أعضاءً فى البعثة العسكرية بشكل قاطع، ويتوقفا عن ارتداء الزى العسكرى المصرى أو ممارسة أعمال القيادة التنفيذية.

(١) أول رئيس للبعثة العسكرية البريطانية.

«وقد وضعت هذه الترتيبات موضع التنفيذ اعتبارا من أول أبريل ١٩٣٧. كما تم الاستغناء عن خدمات الضابط الرابع قائد الأسراب المتقاعد «س.ت ستوكس S.T StockS».

«كما أخطرنى وزير الحربية فى ١٧ أبريل أنه سيتم استبقاء ضباط الصف الأحد عشر من القوات الجوية الملكية كأعضاء فى البعثة العسكرية أيضاً، على أن يرتدوا الزى العسكرى البريطانى.

«وفى الوقت نفسه، نُقل ضابط كبير من المدفعية ـ هو الأميرالاى على إسلام بك ـ من منصبه كقائد للمدرسة الحربية، وعُين مديرالسلاح طيران الجيش المصرى.

«وبذا أصبح قائد الجناح «تيت» ـ الذى رُقى محلياً إلى رتبة قائد لواء جوي ـ مستشاراً جوياً لكل من وزير الحربية ورئيس البعثة العسكرية. أما الضابط الكبير الثانى من ضباط القوات الجوية الملكية بالبعثة، وهو قائد الجناح «ديكسون» فسيعمل مستشار اً للقائد الجوى المصرى (مدير سلاح طيران الجيش المصرى)، بينما تُدَعَّم البعثة تدريجيا بما يسمح بوجود أحد ضباط القوات الجوية الملكية كمستشار أو مدرس بكل سرب من أسراب سلاح طيران الجيش المصري. وهذا سيتطلب تدعيم الأفراد البريطانيين خلال السنة المالية الحالية، بعدد ضابطين وعشرة من ضباط الصف.

«إن الضباط وضباط الصف البريطانيين يعملون الآن فى الإطار الاستشارى تماما دون أية مسئوليات أو صلاحيات تنفيذية. وبالكياسة والرغبة الصادقة من الجانبين، وبازدياد خبرة الضباط الطيارين المصريين، فإننى لا أرى سبباً يمنع ذلك النظام من تحقيق نتائج باهرة» (١).

ومن هذه الرسالة يتضح لنا ثلاثة أشياء هى:

(١) إصرار حكومة الوفد على تطبيق نصوص المعاهدة وملاحقها بالنسبة لتمصير قيادة سلاح الطيران وأسرابه ـ فى إطار سياسة تمصير الجيش ـ والتخلص من السيطرة

(١) Air 2/ 2768, 1A, Cornwall to the Secretary of the Air Ministry, Confidential letter, No. M/6, 6.5.1937, pp.1-2
(ملحق ١٢)

البريطانية عليه ـ بالاستغناء عن الضباط البريطانيين فيه، مع تحويل من ترى حاجتها إلى خبرتهم للعمل كمستشارين أو مدرسين فى إطار البعثة العسكرية البريطانية.

(٢) محاولة وزارة الطيران استبقاء الضباط البريطانيين فى مناصب القيادة التنفيذية لسلاح الطيران حتى تضمن استمرار سيطرتها عليه وتنفيذ سياستها حياله رغم المعاهدة.

(٣) رغبة رئيس البعثة العسكرية البريطانية فى إنجاح نظام العمل الجديد من خلال تعاون الجانبين خاصة وأن الجيش المصرى وسلاح طيرانه كانا مقدمين على خطة للتوسع تنفذ خلال ثلاث سنوات.

٢- *مشروعات التطوير قبل الحرب:*

مشروع الثلاث سنوات:

لم تقتصر التأثيرات الإيجابية للمعاهدة على انحسار السيطرة البريطانية عن الجيش المصرى وسلاح طيرانه، بل تعدتها إلى محاولة تطوير بناء القوة الجوية المصرية فى إطار خطة عامة لتطوير وتقوية الجيش، تنفذ فى خلال ثلاث سنوات. فقط تضمنت المادة الثامنة من المعاهدة مسئولية القوات المصرية فى الدفاع عن القناة بالتعاون مع القوات البريطانية المرابطة على شاطئها. بعد أن كانت مهمة هذه القوات قاصرة على الأعمال البوليسية، طبقا للتحفظات الشهيرة فى تصريح ٢٨ فبراير.

ولما كانت حكومة الوفد حينذاك جادة فى تنفيذ المعاهدة، فقد كان لزاما عليها النهوض بالجيش المصرى وسلاح طيرانه حتى يمكنها القيام بأعباء المهام الجديدة، والتى أوجبتها المعاهدة، إلا أن الأعباء الاقتصادية التي فرضتها المعاهدة على مصر ـ لبناء ثكنات ومنشآت القوات البريطانية فى منطقة القناة وطرق المواصلات اللازمة لها ـ فرضت علي الحكومة فى تلك المرحلة ـ الاكتفاء بتشكيل فرقة واحدة جيدة التسليح، مستعينة فى ذلك بخبرة قدامى الضباط وبعثة عسكرية قليلة العدد[١].

ومن ثم، تلقى رئيس البعثة العسكرية البريطانية فى يناير ١٩٣٧، خطاباً من وزير الحربية والبحرية المصرى يخطره فيه بأنه قد تقرر نهائيا أن يعاد تنظيم الجيش على خطوط الجيش

(١) المسدى وابيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٢٠، ٣٠.

البريطانى نفسه، وأن يُبدأ برفع قوته الحالية وتسليحه إلى ما يماثله فى فرقة بريطانية وملحقاتها من القوات [1].

كما تقرر ـ كخطوة مبدئية ـ رفع قوة سلاح طيران الجيش ليكون قادراً على التعاون مع فرقه فى الميدان [2].

ولما كان وزير الحربية والبحرية قد طلب فى خطابه المشار إليه، مشورة رئيس البعثة بالنسبة للتفاصيل المطلوبة لإعداد هذه القوة، فقد قدم جيمس كورنوول أول خطة لتطوير الجيش المصرى وسلاح طيرانه بعد المعاهدة. وقد وُضعت الخطة على الأسس التالية [3]:

(١) أن تقوم خطة الدفاع عن مصر على أساس التعاون الوثيق بين الجيش المصرى والبريطانى فى الشرق الأوسط.

(٢) ضرورة التنسيق لإعداد خطط عمليات مشتركة بين الجانبين للدفاع عن مصر.

(٣) أن تكون القوات صالحة للعمل على ثلاثة اتجاهات هى، الصحراء الغربية، وشبه جزيرة سيناء ومصر العليا، تبعاً للاحتمالات المنتظرة وقت الحرب.

إلا أن رئيس البعثة كان يرى ـ بحق ـ أن التهديد الرئيسى لمصر يكمن من اتجاه الصحراء الغربية، حيث تتربص إيطاليا للوثوب عليها. ومن ثم، تركز دور القوة الجوية المصرية ـ طبقا لمشروع الثلاث سنوات ـ فى معاونة القوة البرية الرئيسية التى ستعمل فى الصحراء الغربية، والدفاع الجوى عن القاهرة والاسكندرية [4].

وعلى ضوء تلك السياسية الدفاعية الجديدة، أعد قائد اللواء الجوى تيت كبير ضباط الطيران بالبعثة ـ بالتشاور مع قائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط ووزارة الطيران ـ خطة التوسع فى القوة الجوية والارتقاء بكفاءة سلاح طيران الجيش المصري كسلاح مقاتل،

---

(١) بكر، المرجع المشار اليه، ص ٥٦. ـ وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة ٩٨، ملف وزارة الحربية – مكتب الوزير، مذكرة رئاسة هيئة أركان حرب الجيش، ص١.

(٢) نفس المرجع (الأخير)، نفس المكان.

(٣) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٥٧.

(٤) نفس المرجع، ص ٥٨ – ٥٩.

قادر على التعاون مع الوحدات البرية المصرية والقوات الجوية الملكية (البريطانية)، فى مصر. وقُدرت تكاليف خطة التوسع هذه بحوالى نصف مليون جنيه فى كل من سنوات الخطة الثلاثة. وكان مأمولا، أنه بنهاية السنة الأولى (١٩٣٧ - ١٩٣٨)، سيكون قد تم إنشاء سرب جديد من القاذفات، وزيادة القوة الجوية من ٣٨ طائرة فى مايو ١٩٣٧، إلى ٥٤ طائرة فى نهاية السنة الأولى[١].

وحتي يمكن أن نتابع تطور القوة الجوية المصرية على ضوء خطة التوسع، فإنه من الضرورى أولا التعرف على موقف هذه القوة عندما قررت الحكومة المصرية إعدادخطة الثلاث سنوات، وملامح هذه الخطة ـ بالنسبة لها ـ بشكل أكثر تفصيلا.

ويعكس التقرير نصف السنوى رقم (١)، والذى أعده قائد اللواء الجوى «تيت» عن سلاح طيران الجيش المصرى ـ ويغطى الفترة من ١ نوفمبر ١٩٣٦ وحتى ٢٦ أبريل ١٩٣٧ ـ موقف ذلك السلاح حينذاك بدقة تامة ـ ويتلخص ذلك الموقف فيما يلى [٢]:

(١) حجم القوة:

(أ) الأفراد:

١٥ بريطانى (٤ ضباط، ١١ ضابط صف)

٣٩٩ مصرى (٢٧ ضابط، ٣٧٢ ميكانيكى مدنى وعسكرى وجنود نظاميون).

(ب) الطائرات:

٣٧ طائرة (٢٢ أفرو ٦٢٦ Avro 626، ٦ دى هافيلاند إى ٣ موث De Haviland E III Moth، ٦ هوكر أوداكس Hawker Audax[٣]، ١ أفرو ٦٥٢ Avro 652، ١ وستلاند وسكس Westland Wessex، ١أفرو ٦٤٢ Avro 642).

(١) Air 2/ 2768, 1A, op. cit. p,2

(٢) Air 2/ 2768, 1B, Half - Yearly Report No. 1 on the Egyptian Army Air Force, 26.4.1937, pp. 1-6.

(ملحق ١٣)

(٣) اشترت الحكومة المصرية، فى أوائل عام ١٩٣٧ ست طائرات هوكر أوداكس بانثر ٦ (خدمة عامة).

ديوان الملك وزارة الحربية، حافظة رقم ١٠، ملف مراسيم وبيانات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران، ديسمبر ١٩٣٨، ص ١.

(٢) التنظيم:

يتكون تنظيم سلاح طيران الجيش المصرى مما يلى:

(أ) القسم الجوى بوزارة الحربية:

على رأسه ضابط بريطانى، ويختص ببحث السياسات المتعلقة بالتطوير والاستخدام والتعاون والتدريب، وإصدار التعليمات المتعلقة بذلك. كما يقوم القسم بإعداد الميزانية السنوية والترتيبات المتعلقة بالأمداد والمعدات الفنية والأفراد.

(ب) مطار ألماظة:

قيادة المحطة (المطار):

وتعمل كهيئة قيادة لمدير سلاح الطيران فى الوقت نفسه، ويتبعها الأقسام الإدارية والفنية ومنشآتها فى المطار.

السرب الأول: (خدمة عامة):

وعلى رأسه ضابط بريطانى (قبل تمصير قيادته في آخر أبريل ١٩٣٧) ومجهز بتسع طائرات أفرو ٦٢٦، ٣ هوكر أوداكس، ويسمح تدريبه بالتعاون مع الجيش ووحدات مصلحة الحدود.

السرب الثانى:

(القوة والمهام والتدريب كالسرب الأول)

السرب الثالث: (تدريب ومواصلات):

وعلى رأسه ضابط بريطانى (قبل تمصير قيادته فى أواخر أبريل ١٩٣٧)، ومُشكِل من رفين، أحدهما للتدريب وبه ١٠ طائرات (٤ أفرو ٦٢٦، ٦ دى هافيلاند إى ٣ موث)، والرف الثانى للمواصلات وبه ثلاث طائرات (١ أفرو ٦٥٢، ١ وستلاند وسكس و ١ أفرو ٦٤٢).

(٣) التدريب:

وصل متوسط ساعة الطيران ٢٠٠ ساعة لكل طيار سنوياً، كما أتمت أطقم الطائرات دورات تدريب الرماية على الأهداف الأرضية، ومارس أغلب الطيارين التصوير الجوى، فضلا عن التدريب على أشكال بسيطة من التعاون مع الجيش ووحدات حرس الحدود.

ومن هذا التقرير، نري أن سلاح طيران الجيش المصري كان - عند إبرام المعاهدة - سلاحا صغيرا جيد التدريب، على حد قول رئيس البعثة العسكرية البريطانية عند تقييمه للجيش المصرى فى يناير ١٩٣٧(١).

إلا أن ذلك الحجم والمستوى - وإن كانا منطقيين مع عمر القوة الجوية المصرية قبل المعاهدة والظروف التى نشأت فيها آنذاك - فإنهما ماكانا ليرضيا الحكومة المصرية بعد إبرام المعاهدة وبعد أن أصبحت القوات المصرية مسئولة عن الدفاع عن القناة بالتعاون من القوات البريطانية، وأصبح جلاء الأخيرة عن البلاد مرهونا بوصول القوات المصرية إلى القدرة على القيام بذلك الواجب وحدها.

ومن هنا، جاءت خطة التوسع فى سلاح الطيران، كجزء من خطة الثلاث سنوات، لتطوير الجيش المصرى، والتى صدقت عليها الحكومة الوفدية. ويمكن تلخيص الملامح الرئيسية لخطة توسع القوة الجوية فيما يلى (٢):

(١) التوسع فى المدارس اللازمة لتكوين كوادر القوة الجوية المصرية كما يلى:

(أ) إنشاء مدرسة التدريب على الطيران بألماظة، بحيث تكون قادرة على القيام بإجراء التدريب الابتدائى والمتوسط والمتقدم، وإيقاف إرسال الطلبة العسكريين للتدريب فى المدرسة البريطانية فى أبى صوير.

(١) بكر المرجع المشار إليه، ص ٢٦.

(٢) Air 2/ 2768, 3B, Half - Yearly report No. 2 on the Egyptian Army Air Force, May to October 1937, pp.2-3.

- وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ - ٢ / س ج، كشف بيان الطائرات التى تم شراؤها من سنة ١٩٣٧ إلى سنة ١٩٤٠، ص ٤٦.

- عابدين، وزارة الحربية، حافظة رقم ٢٥٠، ملف ١٩٣٨/١/٣، كشف رقم ٢٦، تعزيز سلاح الطيران.

وتحقيقا لهذا الغرض، تم التصديق على الاستعانة بأربعة مدرسين من القوات الجوية الملكية (البريطانية). كما تم التعاقد على شراء تسع طائرات «مايلز ماجسر Miles Majister » من انجلترا للاستعانة بها فى التدريب الابتدائى. كما تقرر أن تبدأ دورات التدريب فى يناير ١٩٣٨ بفاصل ستة أشهر بين كل دورة وأخرى.

(ب) إنشاء مدرسة ميكانيكا الطيران بالماظة لإعداد الكوادر الفنية اللازمة للوحدات الجديدة التى سيتم تشكيلها. وكان مقدرا بدء أولى الدورات فى أوائل ديسمبر ١٩٣٧.

(جـ) إنشاء مدرسة للتسليح واللاسلكى، لإعداد أفراد التسليح والمدفعيين الجويين، وعمال اللاسلكى، وقُدِّر أن تبدأ الدراسة فى تلك المدرسة مع أوائل ديسمبر ١٩٣٧.

(٢) زيادة القوة القتالية لسلاح طيران الجيش المصرى كما يلى:

(أ) تشكيل سرب جديد من القاذفات الخفيفة خلال السنة المالية ١٩٣٧- ١٩٣٨. ولهذا الغرض تم التعاقد على شراء ١٨ طائرة من طراز «هوكر أوداكس Hawker AudaX » لهذا السرب، يبدأ تسليمها فى أول ديسمبر ١٩٣٧.

(ب) شكيل سرب جديد خلال عام ١٩٣٨ للتعاون مع الجيش، وقد تم التعاقد على شراء ١٨ طائرة «لايسندر Lysander» لهذا السرب، بدأ تسليمها فى سبتمبر ١٩٣٨.

(٣) تدعيم تجهيز مسرح العمليات من الناحية الجوية كما يلى:

(أ) إعداد مطار مجهز بالمبانى والمنشآت اللازمة لتمركز سربين بعد فترة إنذار قصيرة بمنطقة مرسى مطروح، حتى يمكن تأمين التعاون مع وحدات الجيش في منطقة الصحراء الغربية والتى كان يُنتظر أن تكون اتجاه الجهود الرئيسية للجيش المصري آنذاك.

(ب) تجهيز مطار الدخلية لتمركز سرب القاذفات الخفيفة الجديدة، واستلامه من مصلحة الطيران المدني. ويبدو أن خطة التوسع والتطوير سارت بشكل مُرْضٍ طوال عهد وزارة النحاس (الرابعة) والشهور الأولى لوزارة محمد محمود (الثانية). ويعكس خطاب رئيس

البعثة العسكرية البريطانية ـ المرفق بالتقرير نصف السنوى رقم (٣) إلى وزير الطيران، موقف التطور فى القوة الجوية المصرية حتى نهاية أبريل ١٩٣٨، حيث كتب يقول:«لقد أحرز سلاح طيران الجيش المصري تقدما كبيراً ملحوظاً تحت إشراف الفريق من ضباط وضباط صف القوات الجوية الملكية، وأصبح يمكن وضعه فى الاعتبار كعامل هام فى القوات المتيسرة للدفاع عن مصر» (١).

وتشير الوثائق المصرية إلى أنه تم التعاقد على الأعداد التالية من الطائرات خلال عامى ٣٧ – ١٩٣٩(٢):

٦ أوداكس بانثر ٦	(خدمة عامة)	Audax, Panther VI
١٨ أوداكس بانثر ١٠	(قاذفة خفيفة)	Audax, pantherX
١٨ لايسندر ١	(تعاون مع الجيش)	Lysander MK.I
٤٣ مايلز ماجستر	(تدريب ابتدائى)	Miles Majister
٦ فيرى جوردن	(قطر أهداف)	Fairy Gordon
١٨ جلاديتور	(مقاتلة)	Gladiator

كما قدم سلاح الطيران فى أول نوفمبر ١٩٣٨ مشروعاً لشراء ٥٢ طائرة إضافية كان بيانها كالآتى(٣):

١٨ جلاديتور (لسرب مقاتل إضافى)

١٨ بلانهيم (لسرب قاذفات متوسطة بدلا من سرب الأوداكس الذى سيتحول إلى سرب التدريب المتقدم بمدرسة الطيران).

(١) Air 2/ 2768, 5A, Cornwall to the Secretary of the Air Ministry, secret letter No. M6/4, 30.4.1938.

(٢) ديوان الملك، وزارة الحربية، حافظة رقم ١٠، ملف مراسم وبيانات ومذكرات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران الملكى المصرى، ص ١.

(٣) نفس المرجع، ص ١ – ٢.

٣ أيرسبيد أنفوي (للنقل الجوى).

٣ أنسن (لتعليم الملاحة واللاسلكى والنقل الجوى).

١٠ أفرو ٦٢٦ (للتدريب).

ويظهر من اعتمادات الدفاع الوطني فى مشروع ميزانية ١٩٣٨ - ١٩٣٩ أنه أُدرج لتعزيز سلاح الطيران آنذاك ١٫٣٢٢٫١٣٢ جنيها فصلت كما يلى[1]:

٧١١٫٠٩٨ جنيها لشراء ٣٦ طائرة سبق الارتباط عليها والتوسع فى إنشاء المطارات.

٥٨٠٫٦٦٠ جنيها لإنشاء سربين من المقاتلات مع ما يستتبع ذلك من التوسع فى تعليم الطيران.

٣٠٫٣٧٤ جنيها لإنشاء سرب لقطر الأهداف (لتدريب المدفعية المضادة للطائرات وطيارى المقاتلات).

إلا أن سياسة التوسع التى أقبلت عليها حكومة محمد محمود عامى ١٩٣٨، ١٩٣٩ باكثر مما كان عليه مشروع الثلاث السنوات ـ بناءً على مشورة البعثة العسكرية وتلبية لمطالب السياسة البريطانية فى زيادة الأعباء الدفاعية للقوات المصرية حينئذ[2] ـ واجهتها بعض الصعاب علي الناحيتين، المصرية والبريطانية.

فعلى الجانب المصري وجدت الحكومة نفسها غارقة فى المشاكل المالية، نتيجة للحالة الاقتصادية المتدهورة فى صيف ١٩٣٨ من ناحية، وارتفاع التكاليف الفعلية للإنشاءات والطرق اللازمة للقوات البريطانية فى منطقة القناة من ناحية أخري. حيث وجد أن هذه التكاليف ستصل الى ١٢ مليون جنيه وليس خمسة ملايين كما كان مُقدراً عند توقيع المعاهدة. ولما كانت المعاهدة تُحمِّل مصر ٧٥٪ من تلك التكلفة، فإن الأمر كان أكثر من طاقة الميزانية المصرية حينذاك (٣٥ مليون جنيه)، مما استدعى سفر رئيس الوزراء إلى لندن فى صيف ١٩٣٨،

(١) ديوان الملك، وزارة الحربية، حافظة رقم ١١، ملف اعتمادات الدفاع الوطنى فى ميزانية ١٩٣٨ - ١٩٣٩، كشف رقم ٢ والمرفق ب.

(٢) نتيجة لتدهور الموقف الدولى عامى ١٩٣٨، ١٩٣٩ والعجز الذى كانت تعانيه القوات البريطانية فى مصر آنذاك.

للتفاوض من أجل تقليل التزامات مصر فى تلك التكاليف. إلا أن الأمر لم يسفر إلا عن توزيع التكاليف مناصفة بين البلدين(١).

ونتيجة لتلك الأعباء المالية الجديدة، وفشل البرلمان فى اعتماد ميزانية ١٩٣٨ – ١٩٣٩، فقد تأخرت الاعتمادات المالية اللازمة لخطة التوسع(٢). الأمر الذى انعكس علي مطار مرسى مطروح، فتوقف العمل فى الإنشاءات، وأرض الهبوط، كما تأخرت أعمال التوسع التى كانت الحكومة تزمع إنشاءها في مدرسة تدريب الطيران (٣).

أما على الجانب البريطانى، فقد جاءت المصاعب من الظروف التي كانت تمر بها سياسة التسلح البريطانية في عامي ١٩٣٨، ١٩٣٩ من ناحية، والتواء السياسة البريطانية تجاه تطوير القوة الجوية من ناحية أخرى.

فنتيجة لانقلاب الميزان الاستراتيجيى فى أوربا لصالح ألمانيا ـ بعد ضمها للنمسا والسويد وفرض سيطرتها علي تشيكوسلوفاكيا ـ فإن بريطانيا كانت مستميتة خلال عامي ١٩٣٨، ١٩٣٩ للحاق بألمانيا فى ميدان التسلح، وخاصة في مجال الطيران، حيث كانت الأخيرة قد سبقتها فيه بعدة سنوات(٤).

ومما أورده «ونستون تشرشل "فى مذكراته (٥)، نرى أن بريطانيا كانت مشغولة خلال سنتي ١٩٣٨، ١٩٣٩ بتجديد قواتها الجوية وزيادة قواتها القتالية، خاصة بالنسبة لمقاتلاتها الإعتراضية، الأمر الذى لم يكن ليسمح لها بتلبية مطالب الحكومة المصرية فى الوقت وبالشكل الذى تريده، مما جعلها تضع هذه المطالب فى أسبقية متأخرة. وهو أمر منطقى فى هذه الأحوال، خاصة إذا علمنا أن الخطر الإيطالى قد تراجع عن مصر ـ إثر إبرام معاهدة روما بين إيطاليا وبريطانيا في أبريل ١٩٣٨ ـ بينما تزايد الخطر الألمانى فى أوروبا آنذاك.

---

(١) المسدى وابيب، ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ١٩ ، ٨٥.

(٢) Air 2/ 2768, 6B, Half - Yearly Report No.4 on the Royal Egyption Air Force, May to October 1938, p.l .

(٣) Air 2/2768, 5B, Half- Yearly Report No. 3 on the Egyptian Army Air Force, November 1937 to April 1938, p.4.

(٤) تشرشل، ونستون،، مذكرات تشرشل، ، ج١، تعريب خيرى حماد (ط٢؛ بغداد: مكتبة المتنبى، ١٩٦٥)، ص ١٧٤ – ١٧٦ .

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

ولما كان الخطر الألماني بعيداً عن مصر، فقد كان طبيعياً أن تتلكأ الحكومة البريطانية في الاستجابة للمطالب المصرية بشأن تزويدها بطائرات حديثة، خاصة وأن بريطانيا ـ كما تنطق وثائقها ـ كانت حريصة دائما على عدم تقوية الجيش المصرى وسلاح طيرانه بالقدر الذى يشكل خطرا على قواتها فى مصر ويفقدها مبرر وجودها (١).

إلا أنه مع ضغوط الموقف الدولى المتدهور والنمو المتصاعد للقوة العسكرية لدول المحور اتجهت بريطانيا إلى الحصول على قدر أكبر من التعاون العسكرى المصرى، دون أن تجعل ذلك يؤثر على أمن قواتها فى مصر.

وفى هذا الإطار، يمكن فهم الاقتراح الذى قدمه رئيس البعثة العسكرية إلى وزير الحربية فى مارس ١٩٣٨، بشأن تشكيل سربين من المقاتلات من طراز جلاديتور. علاوة على ماجاء بخطة الثلاث سنوات ليصيب ثلاثة أهداف برمية واحدة.

فهو من ناحية، يُظهر بريطانيا بمظهر الدولة الحريصة على تقوية سلاح طيران الجيش المصرى (٢)، ومن ناحية أخري، يسمح لبريطانيا بتسويق جزء من مخلفات أسلحها القديمة، التى قررت الاستغناء عنها وتوقف إنتاج قطع غيار لها (٣). فضلا عن أن تشكيل سربين من هذا الطراز المتخلف من الطائرات، لن يؤثر على أمن القوات البريطانية فى مصر، إلا أنه سيسمح للقيادة البريطانية بزيادة الأعباء الدفاعية للقوة الجوية المصرية، مما يخفف ـ بعض الشىء ـ العبء الملقي على عاتق المقاتلات البريطانية فى مصر، ويسمح بالاستفادة ببعض وحداتها فى المسرح الأوروبى وهو ما تم فعلا خلال الحرب.

ولما كانت قصة هذين السربين تلقي الضوء علي بعض المشاكل السياسية التي واجهت بناء القوة الجوية المصرية فى ذلك الوقت، فإنه من المناسب هنا أن نسجلها كما جاءت فى خطاب رئيس البعثة العسكرية إلى وزير الطيران البريطانى فى ٣٠ أبريل ١٩٣٨، والذى قال فيه:

«إن قصة سربى المقاتلات المقترحين لمثال ـ غاية في السوء ـ على مدى تأثير التدخل السياسى فى عرقلة تقدم الدفاع عن هذه البلاد. لقد شرحت لوزير الحربية فى أوائل شهر

---

(١) بكر، المرجع المشار إليه، ص ١٨٥.

(٢) كانت الحكومة البريطانية حريصة دائما على إقناع الحكومة المصرية ـ زيفا ـ بحرصها على تطوير القوة الجوية المصرية.

(٣) تشرشل، المرجع المشار إليه، ص ١٧٦.

مارس، أنه من المستحسن تشكيل سربين من المقاتلات هذا العام، وحثثته بقوة على أن يبرق إلى انجلترا بطلب ٢٦ طائرة من طراز جلاديتور. إلا أن الموضوع أحيل لسوء الحظ إلى رئيس الوزراء ـ الذى أخطره بعض المتطفلين خارج الوزارة أن الطائرة «الهاريكين Hurricane» أكثر سرعة وحداثة.

«فشرحت لرئيس الوزراء ـ ولمدة طويلة ـ المزايا النسبيه لطائرات الجلاديتور كما يلي:

(١) يمكن تسليم الجلاديتور هذا الخريف، بينما لن تكون الهاريكين متاحة قبل خريف ١٩٣٩.

(٢) الجلاديتور مجهزة بمحرك يتم تبريده بالهواء، وهي من الناحية الفنية أكثر ملائمة لطقس مصر من الهاريكين.

(٣) لقد أختبرت الجلاديتور وثبت صلاحيتها كطائرة جيدة وستكون أكثر سهولة فى قيادتها بالنسبة للطيارين المصريين قليلى الخبرة.

(٤) الجلاديتور أرخص بمقدار أربعة آلاف جنيه عن الهاريكين.

(٥) إن وزارة الطيران تقدر كفاءة طائرات الجلاديتور، حتى أن الأسراب المقاتلة الوحيدة فى الشرق الأوسط مسلحة بها.

(٦) إن العديد من الدول الأجنبية يميلون إلى طائرات الجيلاديتور.

«وبالرغم من هذه المناقشة التى دعمها قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، فقد صمم رئيس الوزراء على قراره بطلب الهاريكين بدلاً من الجيلاديتور. وأخطرنى بأن الطلب سيتم من خلال السفير البريطانى، فشعرت أن الموضوع كله خرج من يدى. وعلى أية حال، فإنه أصبح واضحاً أن الحكومة المصرية ـ بتجاهلها المجلس المكون من مستشاريها الفنيين[١] ـ قد حطمت فرصتها لتشكيل سربين من المقاتلات هذا العام»[٢].

ومن هذا الخطاب، يمكن أن نرى مغالطة رئيس البعثة العسكرية وإلحاحه فى تزيين وتسويق طائرات قديمة لم تطلبها الحكومة المصرية. فالشىء الذى لم يقله رئيس البعثة، أن هذه

(١) رئاسة البعثة العسكرية البريطانية.

(٢) Air 2/ 2768, 5A, loc. cit.

الطائرات تقرر إيقاف انتاجها وقطع الغيار الخاصة بها، لعدم ملائمتها للحرب الحديثة فى مواجهة الطائرات الألمانية أو الإيطالية. وما بقاؤها فى خدمة القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط آنذاك، إلا لأن وزارة الطيران كانت قد اعطت لوحداتها المقاتلة في بريطانيا الأسبقية في تجديد تسليحها بالطائرات الجديدة من طرازى «هاريكين» و«سبيتفير»، وهو أمر منطقى كما أسلفنا فى ظل توتر الموقف فى أوروبا فى ذلك الوقت.

أما رئيس الوزراء المصرى محمد محمود، فقد كان حريصا على أن يقدم لسلاح طيرانه، واحدة من أفضل طائرات القتال في الترسانة الإنجليزية آنذاك، خاصة وأن هذين السربين كانا خارج خطة الثلاث سنوات. ولم تكن هناك حاجة عاجلة لهما ـ من الزاوية المصرية على الأقل ـ فى ظل الظروف الاقتصادية الصعبة التي كانت تمر بها البلاد.

إلا أنه يبدو أن رئيس الوزراء لم يكن على دارية بالظروف الحرجة التى كانت تمر بها خطة التسليح فى بريطانيا عام ١٩٣٨، والتى يظهر من مذكرات تشرشل أنها لم تكن تملك حتى سبتمبر ١٩٣٨ سوى خمسة أسراب من المقاتلات الحديثة من طرازى هاريكين وسبيتفاير الحديثين [1]. ومن ثم، كان محمد محمود حسن الظن ببريطانيا وسفيرها ـ الذى كانت تربطه به علاقة قوية ـ عندما قرر طلب طائرات الهايكين من خلاله. فما كان يمكن للحكومة البريطانية، أن تعطى القوة الجوية المصرية أسبقية على قواتها، خاصة أن وحداتها الجوية فى مصر لم تكن قد سلُحت بعد بتلك الطرازات الحديثة من المقاتلات.

لذلك، فإنه قَبْل أن ينقضى شهر مايو ١٩٣٨، عاد محمد محمود ووافق مرغما على العرض الذى سبق أن رفضه بخصوص سربى الجلاديتور، عندما لم تستجيب الحكومة البريطانية ـ بطبيعة الحال ـ للمطالب المصرية بخصوص طائرات الهاريكين، فى الوقت الذى استجاب هو فيه للمطالب البريطانية بتوسيع دور القوات المصرية فى الحرب القادمة.

وقد حاولت وزارة محمد محمود الاستمرار فى خطة التطوير التى بدأتها وزارة النحاس عام ١٩٣٧، إلا أنه على ضوء المصاعب التى واجهتها، كانت حصيلة تنفيذ هذه الخطة عام

(١) تشرشل، المرجع المشار إليه ص ١٧٦.

١٩٣٨، أقل مما كان مقدرا لها ويمكن تلخيص أبرز ما تحقق بالنسبة للقوة الجوية المصرية ذلك العام فيما يلي[١]:

(١) تغيير اسم سلاح طيران الجيش المصرى ـ بناء علي أمر ملكى ـ ليكون سلاح الطيران الملكى المصرى، وتبع ذلك فصل كشف أقدمية الضباط الطيارين عن كشف الجيش، أسوة بالقوات الجوية الملكية (البريطانية).

(٢) استمرار تزايد سيطرة الضباط المصريين على القوة الجوية، الأمر الذى أدى إلى شكوى الضباط البريطانيين بالبعثة العسكرية، لافتقارهم إلى الصلاحيات التنفيذية، وتقلص نفوذهم على أفراد القوة الجوية المصرية.

(٣) تعيين مدير سلاح الطيران الملكى المصرى عضوا فى مجلس الدفاع الوطنى بعد ترقيته إلى رتبة اللواء.

(٤) التخطيط لزيادة طاقة مدارس سلاح الطيران، التى أنشأتها وزارة الوفد طبقا لخطة الثلاث سنوات وبدأت الدراسة فيها فعلا منذ يناير ١٩٣٨.

(٥) التعاقد على شراء ١٨ طائرة جلاديتور، بعد أن كانت الحكومة قد رفضتها. كما تم التعاقد على شراء ٢٣ مايلز ماجستر إضافية لمدرسة الطيران.

(٦) إنشاء رف من طائرات «جوردن Gordon» لجر أهداف تدريب الرماية للمقاتلات والمدفعية المضادة للطائرات.

مشروعا الخمس وا.لسبع سنوات:

نتيجة لتدهور الموقف الدولى فى عام ١٩٣٨، ووقوف العالم علي شفا الحرب خلال الأزمة التشيكية فى سبتمبر من العام نفسه، وسباق التسلح الذى كان يجرى فى أوروبا حينذاك، كان على مصر أن تعيد تقييم سياستها الدفاعية.

وعلى ضوء تقدير الموقف الذى أجرته القيادة العامة للجيش المصرى بمعاونة البعثة

(١) ديوان الملك، وزارة الحربية، حافظة رقم ١٠، ملف مراسيم وبيانات ومذكرات خاصة بسلاح الطيران، بيان عن طائرات سلاح الطيران الملكى المصرى، ص ١.

Air 2/ 2768, 6B, op. cit., p. 1-4.

البريطانية فى أكتوبر ١٩٣٨، خلص مخططو السياسة الدفاعية المصرية إلى الاحتمالات التالية(١):

(١) احتمال قيام حرب أوروبية على نطاق واسع.

(٢) تعذر تفادى إقحام مصر فى هذه الحرب على ضوء التزامات مصر فى معاهدة ١٩٣٦.

(٣) احتمال الهجوم الإيطالى على مصر والتى عليها أن تقاومه.

(٤) احتمال عزل مصر عن المساعدات البريطانية، وبالتالى فإن عليها أن تشكل قوات مسلحة قوية ـ تبعا لإمكاناتها المادية ـ تستطيع أن تقاوم الهجوم الإيطالى فى البر والبحر والجو.

وما يهمنا هنا فى هذا البحث هو الجانب المتعلق بالقوة الجوية وما يؤثر عليها فى تقدير الموقف، حيث قُدِّرت أهداف الهجوم الجوى الإيطالى على مصر طبقا لأسبقياتها كما يلى(٢):

(١) الأسطول البريطانى.

(٢) منطقة الميناء فى الإسكندرية.

(٣) الأفراد المدنيون فى القاهرة والإسكندرية.

(٤) مراكز تجمع الجيش والقوات الجوية البريطانية والمصرية فى القاهرة والإسكندرية.

(٥) مصفاة البترول فى السويس وحقل البترول فى الغردقة.

(٦) الكبارى والطرق الرئيسية فى الدلتا.

(٧) قناطر محمد على.

كما قُدِّر أن الطائرات المعادية التى لن يسمح مداها بالوصول إلى هذه الأهداف ستركز هجماتها على القوات فى منطقة الصحراء الغربية.

وخلصت القيادة المصرية ورئاسة البعثة من تقدير الموقف إلى أن أول الاخطار المنتظرة

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير) حافظة رقم ٢٨ (١٥٢)، ملف مشروع الخمس سنوات ومشروع التوسع فى سلاح الطيارن (مسلسل ١٨)، ملحق أ، ص٤. ـ انظر بكر، المرجع المشار اليه، ص ٦٩.

(٢) نفس المرجع (مسلسل ١٩)، ملحق أ، ص ٥.

مواجهته هو الهجوم الجوى المعادى، ولحماية مصر من ذلك الخطر فإنه يجب توفير القوات التالية وعمل الترتيبات اللازمة لها كما يلى[١]:

(١) توفير قوة جوية مصرية تتكون من مقاتلات للمشاركة فى الدفاع الجوي وقاذفات لتوجيه هجمات مضادة ضد المطارات الإيطالية والمناطق الحيوية الأخرى. وكذلك طائرات للتعاون الجوى مع الجيش فى منطقة الصحراء الغربية.

وقُدِّر الحجم الملائم للقوة الجوية للدفاع عن مصر بالتعاون مع القوات البريطانية، بتسعة أسراب (سرب تعاون وأربعة أسراب مقاتلات، وأربعة أسراب قاذفات).

(٢) تشكيل نظام مضاد للطائرات (دفاع جوى)، يتكون من أربعة ألوية مضادة للطائرات، يوكل إليها الدفاع الجوي عن القاهرة والاسكندرية، والقوات فى منطقة العمليات بالإضافة إلى القناطر المقامة على النيل.

(٣) إنشاء أراضي هبوط متقدمة فى الصحراء الغربية، يمكن أن تعمل منها الطائرات المصريةوالبريطانية.

وعلى ضوء تقدير الموقف، أعدت وزارة الحربية بمعاونة البعثة العسكرية البريطانية مشروعا لتنظيم الجيش المصرى فى خمس سنوات، حتى يصبح قادرا على الأشتراك فى الدفاع عن البلاد.، وكان نصيب سلاح الطيران فى هذا المشروع هو الوصول به إلى تسعة أسراب قتال طبقا لما جاء فى تقدير الموقف السابق.

وقُدِّرت التكاليف الإنشائية للقوة الجوية المطلوبة بمبلغ ٦,٦٣٠,٠٠٠. أما الزيادة فى التكاليف السنوية عند إتمام لمشروع فقد قُدِّرت بمبلغ ٢,٤٥٤,٥١٤ بالنسبة للقوة الجوية[٢].

وفى السادس والعشرين من نوفمبر ١٩٣٨ طلبت وزارة الدفاع الوطني من وزارة المالية

(١) نفس المرجع (مسلسل ٢٣)، ملحق أ، ص ٩ وما بعدها.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية والبحرية ـ مكتب الوزير، مذكرة مرفوعة إلى مجلس الدفاع الأعلى عن لأدوار التى مر بها موضوع تعزيز وتسليح الجيش ص ٣ ـ ٤.

الموافقة المالية اللازمة لتنفيذ المشروع[1]. كما صدّق مجلس الدفاع الأعلى على المشروع فى الثالث عشر من ديسمبر ١٩٣٨[2].

وفى أعقاب التعديل الوزاري خلال شهر يناير ١٩٣٩، لاحظ حسين سرى - وزير الحربية الجديد - أن مشروع الخمس سنوات «قاصر على إعداد وسائل الدفاع على أساس الاشتراك مع القوة البريطانية المعسكرة فى مصر، ولم يتناول دراسة المدى الذى يجب أن تصل إليه عند الانفراد بالدفاع عن البلاد. كما أنه لم يتناول برامج مفصلة لبعض التنظيمات الواردة فيه مثل الثكنات والورش اللازمة لتموين الجيش، ولم يراع فيه المدد اللازمة لتخريج الضابط وضباط الصف والصناع المهرة اللازمين للوحدات المطلوب تشكيله [3]». ومن ثم، أمر الوزير بتشكيل لجنة لإعادة الدراسة على ضوء ما تقدم من الملاحظات.

ولم تخرج اللجنة التى شكلت لإعادة دراسة الموضوع بجديد بالنسبة للقوات البرية المطلوبة، إلا أنها رأت تعديل القوة الجوية اللازمة للدفاع عن مصر فى المرحلة القريبة كما يلى[4]:

(١) خمسة أسراب مقاتلة بدلا من أربعة .

(٢) سربان للتعاون بدلا من سرب واحد.

(٣) ثلاثة أسراب قاذفات بدلا من أربعة.

(٤) سربا نقل وقاذفات إضافية.

كما رأت اللجنة زيادة المدة المخصصة لتنفيذ المشروع من خمس إلى سبع سنوات، نظراً لصعوبة توفير كوادر الضباط وضباط الصف اللازمين للمشروع فى مدة الخمس سنوات المخصصة فى المشروع الأول [5].

أما فيما يتعلق بالقوات اللازمة للدفاع عن مصر فى المرحلة الثانية - عندما تنفرد مصر

(١) نفس المرجع، ص ٤.

(٢) نفس المرجع، مذكرة رئاسة هيئة أركان حرب الجيش عن التسليح ومشروعات التعزيز، ص ١.

(٣) نفس المرجع، مذكرة مرفوعة إلى مجلس الدفاع الأعلى عن الأدوار التى مر بها موضوع تعزيز وتسليح الجيش، ص ٤.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٨ (١٥٢)، ملف مشروع الخمس سنوات ومشروع توسيع سلاح الطيران، مذكرة بخصوص تنظيم الجيش المصرى، ص ٦.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

بالدفاع عن نفسها وحتى وصول القوات الحليفة ـ فقد رأت اللجنة وزيادة القوة الجوية لتصل إلى أربعة وعشرين سربا كما يلي:

ثلاثة أسراب للتعاون.

أحد عشر سربا مقاتلا.

عشرة أسراب قاذفات.

وقُدِّر لتنفيذ هذه المرحلة مدة لا تزيدعن ثمانية عشر عاماً، أى قبل نهاية العشرين عاما المحددة لمعاهدة ١٩٣٦.

وقُدم مشروع السبع سنوات فى صورته النهائية بواسطة رئيس البعثة العسكرية البريطانية إلي وزارة الدفاع الوطني فى السابع من يونيو ١٩٣٩. وكان ذلك المشروع يهدف ـ من وجهة نظر سلاح الطيران الملكى المصري ـ إلى تشكيل القيادات والوحدات التالية حتى أول أبريل ١٩٤٦(١):

قيادة سلاح الطيران الملكي المصرى.

٥ قيادات محطات (قواعد) أو مطارات.

٥ أسراب مقاتلات.

٣ أسراب قاذفات.

٢ سرب تعاون مع الجيش.

٢ سرب قاذفات قنابل ونقل جوي.

١ رف قطر أهداف التدريب المدفعية المضادة الطائرات والمقاتلات.

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٨ (١٥٢)، ملف مشروع الخمس سنوات ومشروع توسيع سلاح الطيران، ص ١٣١. (وثيقة باللغة الإنجليزية).

تغير اسم وزارة الحربية والبحرية إلى وزارة الدفاع الوطنى.

١ رف مدارس فنية.

١ مدرسة تدريب طيران.

١ مدرسة تسليح .

١ مدرسة إشارة.

١ مدرسة ميكانيكا طيران.

١ مستودع إصلاح طائرات.

١ مستودع مخازن فنية.

ونتيجة لاحتياجات الدفاع العاجلة عن البلاد أعطيت الأسبقية لتشكيل أسراب المقاتلات، وخطط لإنشاء جناح جوى بالكلية الحربية يستوعب ٥٠ طالباً سنوياً، كما كان مشروع السبع سنوات يوفر قبول ٥٠ من ضباط الصف المتطوعين سنويا للتدريب كطيارين بمدرسة تدريب الطيران.(١)

وقَدَّر واضعو المشروع أنه سيكون هناك حاجة إلى عدد من الضباط غير الطيارين فى فرع الإمداد واقترحوا توفير هؤلاء الضباط من خريجى المدارس الفنية العليا، مع إعطائهم دورة قصيرة من ستة أشهر فى الكلية الحربية(٢).

وبالرغم من عدم عرض المشروع على مجلس الوزراء لإقراره فى صورته النهائية، فقد سارت وزارة الدفاع فى اتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذه. إلا أنه مع تطور الموقف الدولى وتأخر وصول الأسلحة والعتاد المتعاقدعليه من انجلترا عام ١٩٣٩ رُئى، إعادة النظر فى المشروع، وإعطاء الأسبقية للوحدات اللازمة للدفاع الجوى وحماية المرافق الحيوية (٣).

---

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف ٢ – ٨ س ج، مذكرة رئيس أركان حرب الجيش، ص ١. – نفس المرجع، مذكرة إعداد الجيش، ص ٧.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية – مكتب الوزير، مذكرة مرفوعة إلى مجلس الدفاع الأعلى عن الأدوار التى مر بها تعزيز وتسليح الجيش.، ص ٤

ويوضح تقرير كبير ضباط الطيران فى البعثة العسكرية البريطانية موقف التطور الذى طرأ على بناء القوة الجوية المصرية والمصاعب التى واجهتها فى النصف الأول من عام ١٩٣٩[١].

ففى الوقت الذي كانت وزارة الدفاع الوطني تنفذ التوسعات التى أوصت بها البعثة العسكرية البريطانية وتخطط لزيادة القوة القتالية لوحدات سلاح الطيران، فإنها لم تقدر بشكل كافٍ ضرورة تطوير إدارة السلاح (قيادة سلاح الطيران) وتوسيعها، حتى تتلائم مع التطور المنتظر فى القوة القتالية، رغم التوصيات المستمرة لرئيس البعثة العسكرية البريطانية.

كما لم يتم حسم التبعية القيادية لسلاح الطيران بشكل قاطع، رغم انفصال سلاح الطيران عن الجيش. وكانت الأسراب تعانى نقصا حادا فى قطع الغيار، الأمر الذى أدى إلى تناقص صلاحية الطائرات، خاصة وأن مستودع (ورش) إصلاح الطائرات لم يكن قد تم إنشاؤه بعد. ولم تكن تلك مشكلة الطائرات القديمة فحسب، بل إن الطائرات الجديدة أيضاً سلمت دون قطع غيار لمحركاتها أو المعدات التكميلية لها.

ويوضح نفس التقرير النشاط الكبير فى تجهيز أراضى الهبوط لكل من سلاح الطيران والقوات الجوية البريطانية فى مصر. كما يعكس تضاعف أفراد الجناح الجوى بالبعثة البريطانية، لمواجهة التوسع فى الوحدات الجوية ومدارس سلاح الطيران المختلفة.

وعندما تولت وزارة على ماهر الحكم فى أغسطس ١٩٣٩، تابعت أعمال تطوير القوة الجوية المصرية. ففى الشهر نفسه قدم محمد صالح حرب ـ وزير الدفاع الجديد ـ مذكرة إلى مجلس الدفاع الأعلى لإنشاء ورش الطائرات ـ والتى تأخر إنشاؤها منذ عام ١٩٣٧ ـ وذلك على ضوء المشروع الذى أعدته وزارة الدفاع وقدرت تكاليفه بـ ٢٤٥,٠٠٠ جنيه على سنتين ماليتين ١٩٣٩ – ١٩٤٠، ١٩٤٠ – ١٩٤١[٢].

(١) Air 2/ 2768, 7B, Half - Yearly Report No. 5 on the Royal Egyptian Air Force, November 1938 to April 1939, pp. 1-6. (ملحق ١٤)

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف م. وتابع ٢٥ – ١٠ هـ – سلاح الطيران مسائل متنوعه، مذكرة وزير الدفاع إلى مجلس الدفاع الأعلى، أغسطس ١٩٣٩.

ورغم موافقة مجلس الدفاع الأعلى ومجلس الوزراء على المشروع فى السابع والتاسع من سبتمبر على التوالى، إلا أن الأشغال العسكرية لم تكن قد بتت فى العطاءات المقدمة لإنشاء المبانى حتى ٢٠ ديسمبر من العام نفسه، مما دفع اللواء حسن عبد الوهاب مدير سلاح الطيران الجديد إلى أن يشكو للوزير ذلك التأخير، موضحا أن التسهيلات المطلوبة لفحص وصيانة طائرات ومحركات سلاح الطيران غير متوفرة نتيجة للتأخير فى التصديقات وإقامة مبانى الورش، والتى كان مقدرا الانتهاء منها منذ ثمانية عشر شهرا[١].

وبعد اشتعال الحرب فى أوروبا بيومين، حسم وزير الدفاع في الثالث من سبتمبر ١٩٣٩ مسألة التبعية القيادية لسلاح الطيران بإصداره القرار الوزارى رقم ٦٠، والذى حدد فيه هذه التبعية كما يلى:

«مادة ١: يعتبر سلاح الطيران الملكى المصرى، وحدة مستقلة من الجيش ويعرض مدير هذا السلاح علينا ـ بواسطة وكيل الوزارة ـ المسائل الخاصة بتنظيمه وتمرينه وتوزيعه.

«مادة ٢: توضع الخطط الجوية للدفاع عن المملكة المصرية بواسطة مدير سلاح الطيران الملكى المصرى تحت إشراف رئيس أركان حرب الجيش.

«مادة ٣: فى زمن الحرب يكون سلاح الطيران الملكى خاضعاً لأوامر رئيس هيئة أركان حرب الجيش أو الضابط الذى يعين قائدا عاما للقوات المحاربة المصرية» [٢].

تشكيل ١٩٤٠ C 1940:

على ضوء اشتعال الموقف العسكرى فى أوروبا بعد اجتياح القوات الألمانية لبولندا وتأخر وصول الأسلحة والعتاد المطلوب لقوات المسلحة المصرية، فقد رغب وزير الدفاع فى معرفة القدرات القتالية التى وصل إليها سلاح الطيران آنذاك. وقد أرسل إليه مدير سلاح الطيران فى ٢٥ نوفمبر ١٩٣٩ موضحا هذه القدرات كما يلى[٣]:

(١) القوة القتالية:

(أ) تتشكل القوة القتالية لسلاح الطيران من أربعة أسراب (١ تعاون، ٢ مقاتلات، ١ قاذفات خفيفة).

(١) نفس المرجع، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع، رقم ١٢/ ٣١، ٢٠ ديسمبر ١٩٣٩.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ – ٢ / س ج، قرار وزارى رقم ٦٠، ٣ سبتمبر ١٩٣٩، مسلسل ٣٤.

(٣) نفس المرجع، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع، س ط ١/١٥، ٢٥ نوفمبر ١٩٣٩ مسلسل ٣٥ – ٣٧. (ملحق ١٥).

(ب) يتشكل سربا التعاون من ١٨ طائرة لايسندر منها ٢ فى الإصلاح.

(جـ) يتشكل سربا المقاتلات من ٣٦ طائرة جلاديتور منها طائرة فى الإصلاح.

(د) يتشكل سربا القاذفات الخفيفة من ١٥ طائرة أوداكس.

(٢) مستوى التدريب والخبرة:

الأسراب جيدة التدريب وقد اشتركت فى التدريب مع الأسراب البريطانية وتعاونت مع الأسطول البريطاني بمنطقة القناة وخليج السويس، وقد تم احتلالها لتمركزات الحرب. وسيجرى اشتراكها فى المناورات التى ستجريها الأسراب البريطانية فى ١٣ ديسمبر.

ولما كان تأخر وصول الأسلحة والعتاد المطلوبين لخطط تطوير القوات المسلحة يعوق تنفيذ هذه الخطط فى الوقت الذى بدأت فيه الحاجة تزداد إلي جهود هذه القوات لتعزيز الأعمال الدفاعية عن مصر، فقد تقدمت البعثة العسكرية البريطانية فى ديسمبر ١٩٣٩ بمشروع جديد يرمى إلى استكمال القوات المحاربة التى تم إنشاؤها حتى عام ١٩٣٩ مع زيادة وتعزيز وحدات الدفاع الجوى. وعُرف هذا المشروع باسم «تشكيل ١٩٤٠ C 1940»[(١)].

وبالنسبة لسلاح الطيران الملكى المصرى، فقد كان هذا المشروع يهدف إلى إتمام تشكيل سبعة أسراب متنوعة حتى يناير ١٩٤١، وابتداءً من ديسمبر ١٩٣٩ كان ذلك المشروع هو الأساس الذى وُضعت عليه تقديرات الميزانية عامى ١٩٤٠ – ١٩٤١، ١٩٤١ – ١٩٤٢[(٢)].

وعلى ذلك، نرى أنه حتى نهاية عام ١٩٣٩ وبعد اشتعال الحرب العالمية الثانية، لم يكن بالقوة الجوية المصرية سوى أربعة أسراب مستعدة للعمليات، أى ثلث القوة المقدرة طبقا لمشروع حسين سرى، والذى اعترف بالعجز عن النهوض بالجيش وفقا لبرامج التطوير، بسبب

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف ٢ – ٨ / س ج، منكرة عن إعداد الجيش المصرى، مارس ١٩٤٥، ص ٧. – وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية والبحرية – مكتب الوزير، منكرة رئاسة هيئة أركان حرب الجيش عن التسليح ومشروعات التعزيز،، ١١ نوفمبر ١٩٤٧، ص ٢.

(٢) نفس المرجعين، نفس المكانين.

النقص فى الأسلحة والضباط، وأنه إزاء الأزمات الدولية المتلاحقة، لن يتيسر النهوض بالجيش بالشكل الأمثل(١).

٣ ـ دور القوة الجوية المصرية عند الاستعداد للحرب:

على ضوء ما نصت عليه المادتان السابعة والثامنة فى معاهدة ١٩٣٦ كان على مصر تقديم المساعدات والتسهيلات اللازمة للقوات البريطانية، بل ومشاركتها فى الدفاع عن قناة السويس. ومن ثم، أُعدت خطة مشتركة للدفاع عن مصر، وافق عليها محمد محمود ـ رئيس الوزراء المصرى آنذاك ـ على أن تُبحث الإجراءات المتعلقة بالجانب المصرى بين السلطات المصرية والبريطانية المعنية (٢).

وعندما تدهور الموقف الدولى فى سبمبر ١٩٣٨ على أثر الأزمة التشيكية، نشطت القيادات العسكرية البريطانية فى مصر، لتنسيق الإجراءات الدفاعية المحددة بالخطة مع القيادات المصرية المعنية. ومن ثم، أرسل قائد القوات الجوية الملكية (البريطانية) بالشرق الأوسط فى الثاني من نوفمبر ١٩٣٨ إلى حسين سري ـ وزير الحربية والبحرية ـ يقترح عليه الاتصال المباشر بمدير سلاح الطيران الملكى المصرى لمناقشة دور القوة الجوية المصرية فى خطة الدفاع، وتنسيق نظام الإنذار الجوى وتحديد مناطق حظر الطيران والسيطرة على الطيران المدنى، بالإضافة إلى مناقشة مطالب الجانبين من المطارات العسكرية فى الصحراء الغربية (٣).

وفى السابع من نوفمبر أرسل حسين سرى رده بالموافقة على هذا الاتصال إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط(٤). وعلى ضوء التنسيق الذى تم بين قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط ومدير سلاح الطيران الملكى المصرى، أرسل الأول فى الثامن

(١) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٧٦ – ٧٧.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ – ٢ / س ج، نيكول إلى وزير الحربية والبحرية، خطاب رقم S.21196 سرى جدا، ٢ نوفمبر ١٩٣٨ (وثيقة باللغة الإنجليزية) (ملحق ١٦).

(٣) نفس المرجع ونفس المكان.

(٤) نفس المرجع، حسين سرى إلى نيكول، خطاب رقم 9-1/2 سرى، ٧ نوفمبر ١٩٣٨. (وثيقة باللغة الإنجليزية). (ملحق ١٧)

والعشرين من يناير ١٩٣٩ إلى وزير الحربية المصرى يخطره بالنقاط التى تم الاتفاق عليها مع مدير سلاح الطيران، والتى يمكن تخليصها فيما يلى[١]:

(١) دور سلاح الطيران الملكى المصرى فى الحرب:

(أ) سرب التعاون مع الجيش:

يستخدم رف من هذا السرب فى الأعمال الدفاعية عن قناة السويس، ويعتبر واجبه الأساسى هو استطلاع خليج السويس والجزء الشمالي من البحر الاحمر. ويتمركز هذا الرف أساسا فى منطقة السويس، مع تحقيق الاتصال بين قاعدة تمركزه وقيادة قوات الدفاع عن منطقة القناة.

أما الرف الثانى من سرب التعاون فقد تحدد دوره فى القيام بمهام الاستطلاع الجوى والمعاونة النيرانية فى منطقة الواحات البحرية بالصحراء الغربية. وكانت المهمة الابتدائية لهذا الرف، هى رصد تحركات العدو من اتجاه الحدود الغربية. وحدد لتمركزه مطار الواحات البحرية، على ألا يتم التحرك إلى ذلك المطار قبل تأمينه ضد الهجوم البرى.

(ب) أسراب المقاتلات:

تستخدم أسراب المقاتلات المصرية للدفاع عن منطقتي القاهرة، والإسكندرية. ويخصص السرب الأول بعد تشكيله للدفاع عن القاهرة، على أن يتمركز ذلك السرب خلال الحرب فى مطار حلوان (محل أحد الأسراب البريطانية المقاتلة التى ستنتقل إلي الصحراء الغربية) مع تواجد سرب بريطانى آخر فى العامرية للدفاع عن الأسطول، والقاعدة البحرية البريطانية (لحين تشكيل السرب المصرى الثانى).

ونوقش تشكيل السرب المقاتل المصرى الثانى، وتم الاتفاق على مزايا التعجيل بتشكيله، حيث وُضع فى الاعتبار التأثير المعنوى الكبير والمفيد على جماهير الشعب لوجود أسراب المقاتلات المصرية تعمل فى الدفاع عن القاهرة، والإسكندرية، بالإضافة إلى تأثيرها المادى فى ردع وصد هجمات العدو الجوية على هذه المراكز الهامة. ومن ثم، تم الاتفاق على إعطاء تزويد

(١) نفس المرجع، نيكول إلى حسين سرى، خطاب رقم Do/ S. 21196/ 14 سرى، ٢٨ يناير ١٩٣٩ (وثيقة باللغة الإنجليزية). (ملحق ١٨).

سلاح الطيران الملكى المصرى بوحدات مقاتلة إضافية أسبقية على التزويد بالقاذفات أو أى وحدات من طرازات أخرى.

وتم الاتفاق على توحيد السيطرة على كافة أسراب المقاتلات القائمة بأعمال الدفاع الجوى خلال الحرب (خارج منطقة الجبهة) من مركز الإنذار والتوجيه بالدخلية مع وجود ضابط مصرى فى ذلك المركز لمعاونة الضابط البريطانى المسئول فى توجيه المقاتلات المصرية.

(جـ)سرب القاذفات:

حتى يتم تشكيل السرب الثانى من المقاتلات المصرية واتخاذه لمكانه فى الدفاع عن الاسكندرية فقد اتفق على بقاء رف القاذفات الخفيفة المصرية من طراز «بانثر أوداكس» فى مطار الدخلية ليعمل أساسا كاحتياطى للاستطلاع قصير المدى لصالح الأعمال الهجومية ضد القوات المعادية فى الصحراء الغربية [1].

(٢) إعداد أراضى الهبوط لخدمة العمليات فى الصحراء الغربية:

أتفق على قيام مدير سلاح الطيران الملكى المصرى بمتابعة أعمال التجهيز فى أراضى الهبوط وإخطار قائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط بالتقدم الذى يحدث فى هذه التجهيزات، على أن يقوم الأخير بإخطار مدير سلاح الطيران الملكى المصرى بالمتطلبات اللازمة لإعداد هذه المطارات للعمليات.

(٣) مناطق حظر الطيران وممرات الاقتراب إلى المناطق والمدافع عنها:

يقوم قائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط بتزويد مدير سلاح الطيران الملكي المصرى بمقترح المناطق الممنوع الطيران فوقها والممرات الجوية التى يجب استخدامها بواسطة الطيران المصري والبريطانى للوصول إلى المناطق المدافع عنها.

(٤) اسخدام شركة مصر للطيران فى الحرب:

تم الاتفاق على فائدة وضع شركة مصر للطيران تحت سيطرة مدير سلاح الطيران الملكى

(١) لم يكن بسرب القاذفات الخفيفة سوى ٦ طائرات بانثر أوداكس، وتم تحويل باقى الطائرات للتدريب المتقدم بمدرسة الطيران، على أساس أن سرب القاذفات كان ينتظر إعادة تسليحه بطائرات البلانهيم.

المصرى فى حالة الحرب، واستخدامها فى أعمال النقل الجوى لخدمة المجهود الحربى سواء للإخلاق أو المهام النقل الجوى الأخرى.

(٥) نظام الإنذار الجوى:

تطوير نظام الإنذار الجوي المعمول به آنذاك بالاشتراك مع مدير سلاح الطيران الملكي المصرى والقيادات البريطانية المعنية وعرضه على وزير الدفاع المصرى للتصديق عند الانتهاء منه.

وفى نهاية خطابه، طلب قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط من وزير الدفاع التصديق على النقاط التى تم الاتفاق بشأنها مع مدير سلاح الطيران الملكى المصرى، واستمرار اتصاله المباشر بالأخير ومناقشة التفاصيل المتعلقة بنقاط التعاون معه.

وفى الرابع من فبراير، تلقى حسين سري من اللواء على إسلام مدير سلاح الطيران، مذكرة بشأن مدى التعاون بين كل من الطيران المصرى والبريطاني، وهى لا تختلف فى جملتها عما جاء فى خطاب قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، إلا أنها كانت أكثر تحديدا بالنسبة للنقاط التالية (١):

(١) تمركز سرب المقاتلات الثانى عند تشكيله فى مطار الدخيلة للاشتراك فى الدفاع عن الإسكندرية.

(٢) تحديد أراضى الهبوط المطلوب إعدادها للعمليات فى مناطق القصابة (القصبه) ـ الضبعة ـ الحمام برج العرب ـ كنجى مريوط ـ بير هوكر ـ الخطاطبة، مع إعطاء أرض هبوط الضبعة أسبقية أولى فى التجهيز.

(٣) قيام قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط باستعجال سرب المقاتلات الثانى لسلاح الطيران الملكى المصرى من وزارة الطيران البريطانية.

(٤) فى حالة وضع شركة مصر للطيران تحت إشراف سلاح الطيران الملكى المصرى أثناء

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣ – ٢ / س . ج، مذكرة اللواء على إسلام عن مدى التعاون الجوى بين سلاح الطيران المصرى والبريطانى، مسلسل ١٦ – ١٧.

الحرب، سيبقى الموظفون البريطانيون بها فى العمل بالشركة. أما إذا لم توضع الشركة تحت إشراف سلاح الطيران فسيعود جميع البريطانيين بها للعمل بالقوات البريطانية، حيث إنهم معتبرون من احتياطى الطيران البريطانى.

وفى الثامن عشر من فبراير، أرسل حسين سرى إلى قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط يخطره بموافقته من ناحية المبدأ علي الترتيبات التى تم الاتفاق عليها مع مدير سلاح الطيران الملكي المصرى، بخصوص دور سلاح الطيران المصرى خلال الحرب، وكذا النقاط الأخرى الواردة فى خطابه. كما وافق أيضاً على نظام الاتصال المباشر بين قائد القوات الجوية البريطانية ومدير سلاح الطيران المصرى ومناقشة تفاصيل التعاون بينهما(١).

ومن ذلك، نرى أن وزارة محمد محمود كانت تعد القوة الجوية المصرية للاشتراك فى الحرب إلى جوار القوات الجوية البريطانية للدفاع عن البلاد منذ توتر الموقف الدولى فى أوروبا، تحسباً للتهديدات الإيطالية. وكان الأساس الذى استندت إليه هذه المشاركة ـ والتى سعت إليها أولا وزارة النحاس عام ١٩٣٧ ثم السلطات البريطانية عام ١٩٣٨ ـ هو الالتزامات المصرية والبريطانية للدفاع عن مصر والواردة فى معاهدة ١٩٣٦.

ثالثا: أثر تطبيق المعاهدة خلال الحرب على تطور بناء واستخدام القوة الجوية المصرية:

١ - أثر سياسة تجنيب مصر ويلات الحرب:

عندما لاحت نُذر الحرب العالمية الثانية فى سبتمبر ١٩٣٨، ثار فى مصر جدل حول الالتزامات المصرية تجاه بريطانيا فى حالة الحرب ضد ألمانيا، حيث كان التحالف ـ فى نظر المصريين ـ مرتبطاً بالتهديد الإيطالى لمصر والسودان. إلا أن الأزمة الدولية التى خلقها هتلر، واجهت المصريين بموقف مخالف.

حيث تراجع الخطر الإيطالى وبرز الخطر الألمانى، الذى لم يكن يشكل حينذاك خطراً مباشراً على مصر.

(١) نفس المرجع، حسين سرى إلى نيكول، خطاب رقم ٢ - ١ /٨، ١٢ فبراير ١٩٣٩ (وثيقة باللغة الإنجليزية). (ملحق ١٩)

وبذا أصبحت مصر معرضة للتورط فى حرب لا تعنيها، وتحمل أعباء لم تخطر لها على بال[1].

وقد اختلف موقف القوى السياسية تجاه الخطر الجديد. فهم وأن اتفقوا على قيام مصر بالدفاع عن نفسها فى حالة تعرضها للهجوم، إلا أنهم اختلفوا فى التزامات مصر نحو بريطانيا فى حالة عدم وقوع هجوم مباشر على الأراضى المصرية.

فقد رأى البعض عدم تورط مصر فى صراع لا يمس مصالحها، وعبر عن هذا الرأى إسماعيل صدقى ورأي فريق آخر أن تقتصر التزامات مصر على الوفاء بالتزامات المعاهدة ولاتعدوها، أى بمساعدة بريطانيا بدخول الحرب إلى جوارها، وكان من هذا الفريق أحمد حسين زعيم مصر الفتاة. وقد ذهب بعض هذا الفريق من السعديين والأحرار الدستوريين ـ وعلى رأسهم أحمد ماهر ومحمد محمود (رئيس الوزراء حينذاك) إلى الحد بقبول التزامات مصرية لمعاونة بريطانيا خارج الأراضى المصرية [2]. إلا أن الرأى الذى استقرت عليه الحكومة فى النهاية، هو ضرورة مساندة الحليفة بريطانيا عسكرياً دون التورط فى حرب خارج الأراضى المصرية، وهو ما ظهر فى تنسيق التعاون بين الطيران المصري والبريطانى.

وفى إطار هذه السياسة أقبلت وزارة محمد محمود ـ كما رأينا ـ على مشروعات التوسع فى الجيش والقوة الجوية، بأكثر مما ذهبت إليه حكومة النحاس، رغم ما كانت تعانيه الميزانية المصرية من أعباء المعاهدة حينذاك. الأمر الذى جعل السفير البريطانى يتشكك فى قدرة الحكومة المصرية على تحقيق مشروعاتها العسكرية الطموحة فى ظل الأوضاع الاقتصادية المتردية آنذاك [3]. وإن كان يرى أن موقف القصر والحكومة المصرية من متطلبات الحرب، كان كما ترتجيه الحكومة البريطانية، إلا أن ذلك الموقف شابه فى النهاية بعض التردد بخصوص دخول مصر الحرب [4].

وعندما اشتعلت الحرب فى أول سبتمبر ١٩٣٩ـ بعد أقل من أسبوعين من تولى وزارة على

---

(١) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٢٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٢١ – ٢٨.

(٣) نفس المرجع، ص ٨٥.

(٤) نفس المرجع، ص ٢١.

ماهر الحكم، تأرجحت سياسة الوزارة تجاه تلك الحرب بين إعلان الحرب على ألمانيا وعدم إعلانها. الأمر الذى كان يعود إلى الخوف من التهديد الإيطالى فى بادىء الأمر، إلا أنه بعد أن اطمأنت الحكومة المصرية إلى عدم دخول إيطاليا الحرب، وجدت أن مصلحة مصر تحتم عليها عدم الزج بالبلاد فى تلك الحرب (١).

وحين تزايد ضغط السفير البريطانى «مايلزلامسبون» لاستصدار إعلان مصرى بالحرب على ألمانيا ـ بعد أن أعلنت بريطانيا الحرب عليها فى الثالث من سبتمبر ـ اضطر على ماهر إلى عقد مجلس الوزراء فى السابع من سبتمبر، حيث اتخذت الحكومة قرارها بإعلان الحرب على ألمانيا، إلا أن ذلك القرار كان مقيداً بتحفظ ، ومصحوباً بمطالب. فأما التحفظ فهو الحصول على خطاب من الحكومة البريطانية تسجل فيه هذه الرغبة وأما المطالب فكانت تتضمن المساعدة فى عودة المصريين من الخارج وتأمين البواخر المصرية فى البحر المتوسط(٢).

وعندما قدم السفير البريطانى لعلى ماهر ذلك الخطاب المطلوب من الحكومة البريطانية فى مساء الثامن من سبتمبر، تراجع الأخير عن موقفه من إعلان الحرب، علي ضوء اقتناع وكيل الخارجية البريطانية بميزة بقاء مصر دولة غير محاربة، حسبما أبلغه حسن نشأت السفير المصرى فى لندن فى ذلك الوقت (٣).

وما أن فنَّد السفير البريطاني هذا القول، حتى خرجت الوزارة المصرية بحجة أخرى، فى شكل مذكرة قانونية أعدها عبد الحميد بدوى. وتستند هذه المذكرة علي أن مصر كانت على استعداد للدخول فى الحرب إذا خاضتها إيطاليا، على اعتبار أن ذلك سيعرض مصر للغزو، بحكم وجود القوات الإيطالية فى ليبيا، أما وأن حكومة روما لم تدخل الحرب بعد، فإن إعلان مصر لحالة الحرب، سيكون بمثابة حرب هجومية، وهي خطوة لايمكن للحكومة ـ الإقدام عليها إلا بموافقة البرلمان (٤).

وعلى ضوء المذكرة المصرية وشكوي علي ماهر من ضغط السفير البريطانى، انتهت

---

(١) نفس المرجع، ص ١٦٣ - ١٦٤.

(٢) نفس المرجع، ص ١٦٤ - ١٦٥.

(٣) نفس المرجع، ص ١٦٠.

(٤) نفس المرجع، ص ١٦٢.

الخارجية البريطانية إلى أن الوزارة المصرية ليست على استعداد لإعلان الحرب فى ذلك الوقت، وأنه لا جدوى من إعادة الضغط عليها فى ذلك الموضوع[١].

وخلال الشهور التالية وحتى استقالة على ماهر فى يونيو ١٩٤٠، تلخصت سياسته تجاه الحرب في تقديم كافة المساعدات المتعلقة بالحرب والتى طلبتها الحليفة بريطانيا، دون إعلان الحرب أو الزج بالقوات المصرية فيها. وكان هدف هذه السياسة ـ على حد قول على ماهر ـ هو «تجنيب مصر ويلات الحرب».

وفى إطار تلك السياسة استمرت مراوغة على ماهر تجاه إعلان مصر الحرب على إيطاليا، بعد إعلان الأخيرة للحرب فى العاشر من يونيو ١٩٤٠، وبدء الأعمال القتالية بينها وبين القوات البريطانية على الحدود المصرية قبل أن ينبلج فجر اليوم التالى.

ففى أعقاب إعلان إيطاليا الحرب على بريطانيا وفرنسا وبدء الأعمال القتالية بين القوات البريطانية والإيطالية على الحدود المصرية، دار نقاش فى مجلس النواب خلال اليومين التاليين (١١، ١٢ يونيو) لتحديد موقف مصر من إعلان الحرب، على ضوء الموقف الإيطالى الجديد. وفى جلسة يوم ١٢ يونيو صرح على ماهر بأن المعاهدة لا تلزم مصر بدخول الحرب، وأنها ستكتفى بقطع العلاقات الدبلوماسية مع إيطاليا، ولن تعلن عليها الحرب إلا إذا اعتدت عليها بإحدى الطرق التالية [٢].

(١) إذا غَزت القوات الإيطالية الأراضى المصرية مبتدئة.

(٢) إذا ضَربت إيطاليا المدن المصرية بالقنابل.

(٣) إذا شَنت غارات جوية على الجيش المصرى.

ولما كانت الخارجية البريطانية ترى فى ذلك الوقت أن عدم دخول مصر الحرب لا يخلو من فوائد، بشرط أن تتخذ الحكومة المصرية ـ على وجه السرعة ـ الإجراءات الكفيلة بتأمين القوات البريطانية، فإنها نصحت سفيرها في مصر بعدم الضغط على الحكومة المصرية لإعلان الحرب، وتركها لتقرر ما تراه بنفسها. ونظراً لأن السفير البريطاني رأي من تصريح على ماهر

(١) نفس المرجع، ص ١٦٢ – ١٦٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٠٧.

استعداد مصر لدخول الحرب إذا تعرضت للهجوم، فإنه لم يعترض ولم يضغط لدخول مصر الحرب فى ذلك الوقت (١).

وقد انعكس موقف وزارة على ماهر من إعلان الحرب على القوات المصرية آنذاك. فمع إعلان إيطاليا للحرب على بريطانيا وفرنسا، صدرت الأوامر للقوات المصرية باحتلال الخطوط الدفاعية فى مرسى مطروح، ابتداءاًمن الساعة ١٣٠٠ يوم ١١ يونيو. وكانت الأوامر الصادرة تقضي «بألا تقوم القوات المصرية بأعمال غير دفاعية، ولا تنفذ تعليمات ترد من أى جهة أخري بدون الرجوع رأسا إلى وزير الدفاع الوطنى» (٢).

وبالنسبة لسلاح الطيران الملكي المصرى، فقد كانت التعليمات الصادرة له تقضي بأن يكون نشاطه قاصراً على تنفيذ التعليمات التى تُتَبع فى فترة (قبل إعلان الحرب)، وألا يتعدى الحدود المصرية بأية حال» (٣).

وبعد الهجوم الجوى الإيطالى على السلوم يوم ١٤، ١٥ يونيو، صدرت الأوامر المصرية يوم ١٥ يونيو بما يلى(٤):

(١) إخلاء سيدى برانى.

(٢) سحب الطائرات المصرية من سيوة.

(٣) سحب نقاط الحدود إلى الخلف.

(٤) اعتبار القوات المصرية فى السودان فى موقف دفاع.

وقد أشار الدكتور عبد العظيم رمضان إلى أن على ماهر قد تراجع عن قرار ١٢ يونيو السالف الذكر، بأن «أصدر أوامره إلى القوات المصرية المرابطة على الحدود بالارتداد إلى

(١) نفس المرجع، ٢٠٦.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٢، ملف تقارير المخابرات الحربية ـ ملخص الموقف، غرفة العمليات الحربية ـ ملخص الموقف يوم ١٠ - ١٥ يونيو، ص ١.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، ص ٢.

داخل البلاد منعاً للاشتباك مع الطليان وتوريط البلاد فى الحرب»، على أساس أن تلك الأوامر، توضح عدم رغبة على ماهر فى التورط فى الحرب ضد إيطاليا، حتى لو اجتازت قواتها الحدود المصرية. وقد أرجع الدكتور عبد العظيم ذلك القرار من على ماهر، إلى انهيار مقاومة فرنسا وطلبها للهدنة يوم ١٧ يونيو(١).

إلا أن وثائق وزارة الدفاع المصريةالتى سبقت الإشارة إليها (٢)، توضح أن أوامر الارتداد من منطقة الحدود إلى الخلف، صدرت يوم ١٥ يونيو على أثر الهجوم الجوى الإيطالى علي السلوم يومى ١٤، ١٥ وليس نتيجة لطلب فرنسا للهدنة الذى تم بعد صدور أمر الارتداد بيومين.

كما أننا لو دققنا النظر فيما كان يجري على حدود مصر الغربية، ابتداء من ١١ يونيو وحتى إصدار الأوامر المصرية بتراجع نقاط الحدود، لوجدنا أن على ماهر لم يناقض تصريح ١٢ يونيو بإصدار أوامر الارتداد المشار إليها. بل أن هذه الأوامر تمت فى إطار السياسة التى كان يمليها ذلك التصريح والاعتبارات العسكرية آنذاك، وهو ماذهب إليه الدكتور محمد جمال الدين المسدى(٣).

فقبل أن ينبلج فجر الحادى عشر من يونيو ١٩٤٠، عبرت القوات البرية البريطانية الحدود الشرقية الليبية. وطبقا لرواية، ونستون تشرشل، لم تكن تلك القوات الإيطالية قد سمعت بنشوب الحرب بعد. فاحتل الآلاى ١١ «هو سار» سيدى عمر فى نفس الليلة وحصن مادلينا فى يوم ١٣ يونيو. كما احتل الآلاى السابع هوسار كابوتزو فى اليوم نفسه. ودفعت مجموعة المعاونة المكونة من كتيبتين محملتين ومدفعية ميدان إلي منطقة السلوم، بينما كُلف اللواء الرابع المدرع بمراقبة المنطقة ـ أعلى الهضبة (داخل الأراضي الليبية) ما بين السلوم وحصن مادلينا. وقد استمرت عمليات هذه القوة (الساترة) عبر الحدود خلال الثلاثة أشهر التالية،

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧ – ١٩٤٨، ج ٢ (بيروت: الوطن العربى، بدون وتاريخ)، ص ٧٥ – ٧٦. – المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٢١٨.

(٢) ملخص الموقف يوم ١٠ – ١٥ يونيو، ص ١.

(٣) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٢١٨ ـ ٢١٩.

وفرضت سيطرتها على الأراضي الليبية أمام الحدود المصرية مباشرة (١).

أما المجموعة الجوية البريطانية ٢٠٢، والتى كانت تعمل فى اتجاه الصحراء الغربية، فقد استمرت هجماتها فى منطقة برقة ضد المطارات الإيطالية فى العدم ودرنه وطبرق منذ الحادى عشر من يونيو، مع قصف مينائى طبرق والبردية ومناطق تجمع القوات الإيطالية وأرتالها المتحركة على الطرق (٢).

وفى الميدان البحرى، قام الأسطول البريطانى فى الوقت نفسه بقصف حصن كابوتزو وميناء البردية فضلا عن قاعدة بومبا الجوية (٣).

وقد بدأت كل هذه الأعمال التعرضية البريطانية بمبادأة من القوات البريطانية وقبل أن تطلق القوات الإيطالية طلقة واحدة فى اتجاه الحدود المصرية. ومن ثم، فإنه كان طبيعياً ـ على ضوء هذه الأعمال التعرضية البريطانية ـ أن تقوم القوات الإيطالية بأعمال قتالية مضادة فى منطقة الحدود، مثل الهجوم الجوى على السلوم يومى ١٤، ١٥ يونيو، رداً على الهجمات البريطانية السابقة.

وعلى ذلك، فقد رأى على ماهر أن الأعمال القتالية الإيطالية فى منطقة الحدود سواء كانت برية أو جوية، ما هى إلا ردود فعل للأعمال التعرضية التى بدأتها القوات البريطانية على الحدود المصرية الليبية. ومن ثم، فإنه لا تنطبق عليها الشروط التى أعلنها فى ١٢يونيو لدخول مصر الحرب. فالقوات البريطانية هى البادئة بالهجوم، والغارات الإيطالية وُجهت إلى القوات البريطانية أساساً فى منطقتى السلوم ومرسى مطروح.

وعلى ذلك، فقد كان سحب نقاط الحدود والطائرات المصرية من منطقة سيوه وإخلاء سيدى برانى منطقيا مع سياسة على ماهر تجاه الحرب وتصريحه فى ١٢ يونيو، فى ظل الإغارات والاشتباكات المتبادلة فى منطقة الحدود والتى قد تمتد إلى الوحدات المصرية فى تلك المناطق.

(١) تشرشل، المرجع المشار إليه، ص ٤٤٦. - وزارة الحربية، العمليات الحربية في شمال أفريقيا فى الحرب العالمية الثانية، ج ١ (القاهرة: إدارة تدريب الجيش، ١٩٥٨)، ص ٣٦ - ٣٧.

(٢) Owen, Rodric The Desert Air Force (London: Hutchinson and Co. Ltd., n.d.) pp. 30 - 32

(٣) وزارة الحربية، العمليات الحربية فى شمال أفريقيا فى الحرب العالمية الثانية، ج ١، ص ٣٩.

وهو ما رأت الحكومة المصرية أنه قتال لا يعنيها، نظراً لأن إيطاليا لم تبدأ هذا القتال، فضلاً عن كونها لم تكن قد غزت مصر حتى ذلك الوقت.

ومن ناحية أخري، فقد بنيت الخطة الدفاعية للقوات الحليفة على أساس عدم مقاومة الغزو الإيطالى على الحدود الغربية، واستدراج القوات الإيطالية شرقاً إلى منطقة مرسى مطروح(١). حيث توجه إليها ضربة مضادة بواسطة الفرقة السابعة المدرعة بعد تورط القوات الإيطالية فى الاشتباكات مع القوات المدافعة علي المواقع الرئيسية فى مرسى مطروح. أما القوات البرية البريطانية التى اشتبكت مع القوات الإيطالية فى منطقة الحدود فلم تكن تمثل سوى القوة الساترة للقوات الرئيسية بالجبهة، والتى تحتل الخطوط الدفاعية فى منطقة مرسى مطروح وجنوبها. وكانت القوات الرئيسية تتكون من الفرقة الرابعة الهندية، والفرقة السابعة المدرعة البريطانية ومجموعة لواء مصرى مدعم بوحدات مضادة للطائرات للدفاع عنها(٢).

ومن ثم، فإن انسحاب وحدات الحدود المصرية وانضمامها إلى القوات الرئيسية فى مرسى مطروح، وسحب طائرات الأوداكس من سيوه إلى تمركزها الأصلى وقت الحرب بالدخيلة طبقا لخطة التعاون مع قيادة القوات الجوية البريطانية (٣)، لا يعتبر تخليا عن واجب القتال دفاعا عن الأراضي المصرية بقدر ما يدخل فى إطار إعادة التنظيم. فبدفع القوة الساترة البريطانية إلى منطقة الحدود، فإنها جبت عمل نقاط الحدود المصرية والتى كان عملها يتركز أساسا فى المراقبة ومقاومة التهريب. أما السرب الرابع قاذفات خفيفة والمجهز بطائرات الأوداكس، فقد كانت مهمته طبقا للتعاون الذى تم مع قيادة القوات الجوية الملكية البريطانية بالشرق الأوسط تنحصر فى استخدامه كاحتياطى لمهام الاستطلاع قصير المدى فى اتجاه الصحراء الغربية لصالح الأعمال الهجومية ضد القوات المعادية. ومن ثم، كان تواجد ثلاث طائرات من ذلك السرب قبل إعلان الحرب تعمل فى اتجاه الغرب من مطار مرسى مطروح وأرض هبوط سيوه بمثابة مهمة مؤقتة لزيادة عمق مهام الاستطلاع ومدة بقاء هذه الطائرات فى الجو، لوجود مطارى مرسى مطروح وسيوه فى موقع أقرب إلى الحدود المصرية الليبية، وفى ظل سياسة الحرب الدفاعية لوزارة علي ماهر، فضلا عن الخطة الدفاعية البريطانية، فلم يكن وجود تلك

(١) نفس المرجع، ص ٢٩.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٩، ٣٢، ٣٤، ٣٥.

(٣) انظر نقاط التعاون بين القوات الجوية الملكية البريطانية وسلاح الطيران الملكى المصرى على عهد حسين سرى، والتى سبقت الإشارة إليها بالنسبة للسرب الرابع. – قيادة القوات الجوية، السجل التاريخى للقوات الجوية، ج٢، ص ٣١ – ٣٢.

الطائرات في مطارات متقدمة يتمشى مع السياسة المصرية، والتى تستدعى تواجد تلك الطائرات خلف القوات التى تعاونها وليس أمامها.

كانت تلك وجهة النظر السياسية لتجنيب مصر ويلات الحرب فى عهد وزارة على ماهر عام ١٩٤٠.

إلا أننا لو نظرنا إلى تصريح ١٢ يونيو من وجهة النظر العسكرية البحتة، لوجدنا أنه يتعارض مع الأسس السليمة لإدارة العمليات الدفاعية الناجحة، إذ إنه يسلم زمام المبادأة للقوات الإيطالية منذ اللحظة الأولى.

وهو عين الخطأ الذى وقعت فيه القيادة السياسية المصرية عام ١٩٦٧، بتسليمها زمام المبادأة لإسرائيل لشن الهجوم على مصر.

فالإدارة الناجحة للعمليات الدفاعية، تحتم توجيه ضربات وقائية لاجهاض تحضيرات العدو للهجوم متى تأكدت نواياه الهجومية. وهو عين ما فعلته القوات البريطانية اعتباراً من يوم ١١ يونيو، عندما تأكدت نوايا إيطاليا العدوانية بإعلانها الحرب على بريطانيا وفرنسا اعتباراً من منتصف ليلة ١٠/١١ يونيو. وقد نجحت الضربات البريطانية فى تأخير الهجوم الإيطالى حوالى ثلاثة أشهر، سمحت للقوات البريطانية بحشد القوات اللازمة لإدارة عمليات دفاعية ناجحة عندما بدأ الهجوم الإيطالى فعلا فى الثالث عشر من سبتمبر.

ومن كل ذلك، نرى أن تصريح ١٢ يونيو - رغم تعارضه مع الأسس السليمة لإدارة العمليات الدفاعية من الوجهة العسكرية - إلا أنه لم يتعارض مع قرار سحب الوحدات المصرية من مناطق الحدود الى الخطوط الدفاعية الرئيسية فى منطقة مرسى مطروح. وأن الاثنين كانا يهدفان الى شيء واحد، هو تجنب توريط البلاد فى حالة حرب قبل أن تتاح للحكومة والبرلمان فرصة القرار فيما يراه المصلحة العليا للبلاد. وكلاهما كان يمثل امتداداً لسياسة الحكومة المصرية منذ ٩ سبتمبر ١٩٣٩، والتى كانت تقضى بعدم التورط فى الحرب، أو بمعنى آخر «تجنيب مصر ويلات الحرب». وكانت تلك السياسة أحد الأسباب التى أطاحت بوزارة على ماهر فى ٢٧ يونيو ١٩٤٠.

إلا أن تشكيل الوزارة الجديدة برئاسة حسن صبرى، لم يغير كثيراً من السياسة المصرية تجاه الحرب، خاصة وقد كانت الوزارة أضعف من أن تقاوم تيار الرأى العام والملك، واللذان وقفا بصلابة ضد دخول مصر الحرب آنذاك.

وقد أثيرت مسألة دخول مصر الحرب فى أول اجتماع عمل للوزارة الجديدة. وقد وافقت الوزارة فى تلك الجلسة على إعلان الحرب إذا ما تقدم الإيطاليون الى مرسى مطروح – على حد قول الدكتور هيكل (وزير المعارف فى تلك الوزارة). وبُنى قرار الوزارة على أساس أن مرسى مطروح هى أول مرفأ مصرى محصن على البحر المتوسط، وأول مركز للقوات المصرية فى الصحراء الغربية. ومن ثم «لم يكن لمصر أن تعلن حرباً لمجرد اجتياز الطليان للحدود عند السلوم، لأن القوات المصرية لم تكن ترابط هناك. وبين السلوم ومرسى مطروح ثلاثمائة كيلو متر من الصحراء لم يُحسب من قبل حساب الدفاع عنها، فلا مسوغ لأن تعلن مصر الحرب دفاعاً عن هذه المنطقة وهى لا تملك هذا الدفاع» (١).

وقد ظلت الوزارة على موقفها من الحرب ـ رغم إلحاح الجناح السعدى في الوزارة من أجل إعلان الحرب ـ إلى أن بدء الغزو الإيطالى للأراضى المصرية فى شهر سبتمبر ووصلت قواتهم إلى سيدى برانى فى منتصف المسافة بين السلوم ومرسى مطروح. وتحت ضغط السعديين بتحديد موقف مصر من الغزو، دعا حسن صبرى لاجتماع مجلس الوزراء ومناقشة الموضوع. وفى تلك الجلسة لم يتراجع حسن صبري عن سياسته السابقة بإعلان الحرب عندما تصل القوات الإيطالية إلي مرسى مطروح فحسب، بل تراجع أيضاً عن البيان الذى أدلى به يوم ٢١ أغسطس ـ تحت ضغط الدكتور أحمد ماهر ـ وأكد فيه قرار ١٢ يونيو . فقد قال فى تلك الجلسة: «أنا لا أرى أن تُعْلِنَ مصر الحرب حتى لو أن الإيطاليين بلغوا القاهرة. فموقفنا فى هذه الحرب موقف معاونة لحليفتنا إنجلترا فى حدود المعاهدة المعقودة بين البلدين. وإيطاليا تحارب انجلترا ولم تعلن الحرب على مصر» (٢).

وذلك القول من رئيس الوزراء إذا نظرنا إليه فى إطار المعاهدة فقط ـ نجده يجانبه الصواب. فهو يعكس تجاهلاً تاماً لوضع مصر السياسى بعد معاهدة ١٩٣٦، فضلاً عن نصوص تلك المعاهدة، ويعود بالبلاد إلى وضع المحمية البريطانية. فالأصل هو مسئولية مصر فى الدفاع عن أراضيها. أما الوجود العسكرى البريطانى فى مصر، فهو ـ طبقا للمادة الثامنة من المعاهدة ـ من أجل التعاون مع القوات المصرية لضمان الدفاع عن القناة. ومن ثم

(١) د. محمد حسين هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج ٢ (القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٧)، ص ١٦٤.

(٢) نفس المرجع، ص ١٦٦.

فإن دور مصر لا يقتصر على تقديم التسهيلات لتمكين القوات البريطانية من القيام بمهامها الدفاعية فقط، بل يتعداه إلى الاشتراك المباشر فى الأعمال الدفاعية عن مصر ضد العدوان الخارجي. وهو ما كان يسعى إليه المفاوضون المصريون - بداية من سعد زغلول حتى مصطفى النحاس - حتى تفقد القوات البريطانية فى النهاية مبرر وجودها، عندما يصبح الجيش المصرى، قادرا وحده على الدفاع عن البلاد. وهو أحد الأسباب التى دعت حسين سرى إلى تعديل مشروع الخمس سنوات لتطوير الجيش المصرى كما رأينا.

أما قوله بأن إيطاليا تحارب إنجلترا أو لم تعلن الحرب على مصر، فهو قول غريب فى ظل الحرب التي كانت دائرة على الأرض المصرية آنذاك، ولعمق يقرب من مائتى كيلو متر. وكأن القضية هى إعلان الحرب وليس انتهاك الأراضى المصرية. إلا أننا لو نظرنا إلى موقف حسن صبرى فى ضوء أوضاع القوات المصرية آنذاك وموقف الرأى العام المصرى والملك من التوريط فى الحرب، فضلا عن السياسة البريطانية تجاه الحركة الوطنية والأمانى القومية المصرية فى ذلك الوقت، فربما كان لحسن صبرى بعض العذر فى الموقف الذي اتخذه إزاء الغزو الإيطالى لمصر.

فبالنسبة للقوات المصرية، فإنه لم يكن لديها سوى ٥٠٠٠ جندى تنقصهم وسائل النقل الكافية فى منطقة الحدود الغربية [1]. بينما كان موقف القوة الجوية وصلاحيتها الفنية غاية فى السوء، طبقا للتقارير المصرية والبريطانية على السواء.

ففى السابع من مايو أرسل وزير الدفاع الوطني كتابه رقم ٢٠٢(٧) إلى مدير سلاح الطيران يطلب منه بيانات عن حالة القوة الجوية المصرية ومالديها من طائرات. وقد ردّ عليه الأخير فى ٩ مايو موضحاً أن جملة ما لدى سلاح الطيران من طائرات القتال هو ٥٧ طائرة، منها ٢٤ طائرة غير صالحة. أى أن الطائرات الصالحة تمثل ٥٨٪ من قوة الطائرات تقريباً. كما كان بسلاح الطيران لهذه الطائرات ٧٣ طيارا منهم ١٩ ضباط صف. وقد فصل تقرير اللواء حسن عبد الوهاب مدير سلاح الطيران هذه القوة كما يلى [2].

---

(١) رمضان، تطوير الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧ - ١٩٤٨، المرجع المشار إليه، ص ٧٥.

(٢) وزارة الدفاع ،مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف رقم ٣ - ٢ / س ج، جدول مرفق بخطاب مدير سلاح الطيران الملكى المصرى إلى وزير الدفاع الوطني، رقم س/ ط/ ٢١/٢/٧، ٩ مايو ١٩٤٠، مسلسل ٣٩.

السرب الأول (تعاون): ١٥ طائرة لايسندر (منها ٧ غير صالحة)، ٢٢ ضابطا طياراً.

السرب الثانى (مقاتلات): ١٨طائرة جلاديتور (منها ٧ غير صالحة)، ٢٥ طياراً (١٦ ضابطاً، ٩ ضباط صف).

السرب الرابع (قاذفات): ٦ طائرات أوداكس (منها ٢ غير صالحة)، ٩ طيار (٥ ضابط و٤ ضباط صف).

السرب الخامس (مقاتلات): ١٨ طائرة جلاديتور (منها ٨ غير صالحه)، ١٧ طياراً (١١ ضابطاً و٦ ضابط صف).

وطبقا لتقرير سلاح الطيران، كان مخططاً أن يعاد تمركز هذه الأسراب لأغراض الحرب، طبقاً للتنسيق الذى تم مع قائد القوات الجوية الملكية (البريطانية) كما يلى(١):

السرب الأول: الرف (أ) من ألماظة إلى السويس.

الرف (ب) من ألماظة إلى القصابة.

السرب الثانى: من الدخيلة إلى ألماظة.

السرب الرابع: يعمل من تمركزه الأصلى فى الدخيلة.

السرب الخامس: من الدخيلة إلى السويس.

وقبل أن تعلن إيطاليا الحرب كانت الأسراب المصرية قد احتلت تمركزات الحرب، واحتل السرب الأول تمركزه فى القصابة (٢).

ويشير التقرير نصف السنوى رقم ٨ لكبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية البريطانية ،

(١) لم يشر تقرير مدير سلاح الطيران إلي السرب الثالث (مواصلات) وأسراب التدريب، ويتضح من التقرير أن السرب الخامس كُلف بالدفاع عن السويس بدلا من الإسكندرية، كما كانت تقضى خطة التعاون التى تمت بين مدير سلاح الطيران وقائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط، والتى وافق عليها حسين سرى فى فبراير ١٩٣٩، وهو ما سنوضح أسبابه فى حينه.

(٢) Owen op. cit., p.28.

ليس فقط إلى تناقص طائرات القوة الجوية نتيجة لحوادث الطيران، بل أيضاً إلي تناقص صلاحية طائرات القتال. فالسرب الأول وصلت عدد الطائرات الصالحة فيها الى ست طائرات فقط. أما السرب الخامس فكانت هناك ثلاث طائرات تحتاج إلى أعمال إحلال رئيسية، فضلاً عن تدمير إحدي الطائرات. وقد أرجع التقرير تناقص الصلاحية إلى نقص قطع الغيار والإمداد البطيء بها، والذى كان يتم من القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر. كما أشار نفس التقرير إلى تحول طائرات السرب الرابع إلى مهام قطر أهداف التدريب نظراً لتأخر طائرات البلانهيم (القاذفة المتوسطة) التى سبق التعاقد عليها ولم تصل إلى ذلك السرب (١). ومن ذلك نرى أن موقف القوات المصرية فى صيف ١٩٤٠، لم يكن مشجعاً لأى من وزارتى علي ماهر أو حسن صبري على خوض الحرب.

كما كان موقف الملك والرأى العام المصري ضد التورط فى الحرب، وإن اختلفت أسباب كل منهما. فبينما كان الملك يكره الإنجليز لتدخلهم فى السياسة المصرية وإجباره على اتخاذ قرارات ضد إرادته. ويتعاطف مع المحور تحت تأثير وبتشجيع حاشيته الإيطالية، كان الشعب يُكن للإنجليز عداءاً تقليدياً نتيجة لكفاحه المرير ضد الاحتلال، والذى خاضته القوى الوطنية منذ وطأت أقدام القوات البريطانية مصر، فضلا عن عدم شعور الشعب بتغير الأوضاع عما كانت عليه قبل المعاهدة. وفى ظل دعاية دول المحور وتطور نجاحها فى أوروبا، زاد نفور الشعب من التورط فى الحرب، بينما كان الملك يتصل بدول المحور سراً لاستطلاع موقفها فى حالة بقاء مصر دولة محايدة (٢).

ولما كان موقف الإنجليز من قضية الاستقلال الوطنى مخيبا للآمال (٣)، فربما وجدت وزارتا على ماهر وحسن صبرى أنه ليس هناك ما يشجعهما على خوض مصر الحرب إلى

(١) تعاقدت الحكومة المصرية على شراء سرب قاذفات متوسطة من طراز بلانهيم فى أوائل عام ١٩٣٩ لإعادة تسليح السرب الرابع، إلا أن الحكومة البريطانية لم تسمح به بعد انتظار أكثر من عامين.
Air 2/ 2768, 18B, Half - Year Report No.8 on the Royal Egyption Air Force, April to October, 1940, pp. 2 - 4. (ملحق ٢٠)

(٢) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ص ٧٥، ١٥٠؛ ١٥١.

(٣) نفس المرجع، ص ١٥٤.

جانب بريطانيا، فى ظل ضعف موقفهما الدستورى والذى يستند إلى نفوذ السراى أكثر مما يستند إلى إرادة شعبية.

ولما كان الموقف الجديد من حسن صبرى يعنى تحويل مصر إلى دولة غير محاربة، فقد استقال الجناح السعدي من الوزارة. إلا أن حسن صبري استمر على سياسته بعد فوزه بثقة البرلمان، عندما طرحت الثقة بالوزارة.

وبذا استقرت سياسة الوزارة على عدم إعلان الحرب ـ اكتفاءً بالمعاونات والتسهيلات التى كانت تقدمها الحكومة المصرية إلى القوات الحليفة فى مصر ـ بعد أن كانت مستعدة رسمياً لخوض الحرب الدفاعية بشروطها الخاصة.

وكان طبيعياً أن تنعكس سياسة «تجنيب مصر ويلات الحرب» فى عهدى على ماهر وحسن صبري على تطور بناء القوة الجوية المصرية، واستخدام هذه القوة فى الحرب الدائرة آنذاك. فعلى ضوء سياسة هاتين الحكومتين فى تقديم كافة التسهيلات والمعاونات إلى القوات الحليفة «بما توجبه المعاهدة ومايزيد عليه»، عدا إعلان الحرب، باعتراف على ماهرنفسه[1]، فإنها جندت كافة إمكانات البلاد الاقتصادية والعسكرية لخدمة وتأمين المجهود الحربى للحلفاء دون المشاركة المباشرة فى القتال.

ولما كانت الحكومة تواجه آنذاك صعوبات مالية كبيرة، نتيجة الموقف الاقتصادى السيء من ناحية، والتزامات المعاهدة من ناحية أخرى، فإنها أعطت الأسبقية إلى تأمين احتياجات القوات الحليفة علي حساب مشروعات التوسع فى القوات المسلحة المصرية.

ويبدو من تقارير البعثة العسكرية عام ١٩٣٩، أن الحكومة المصرية لم تضف أية اعتمادات مالية جديدة سواء للجيش أو القوة الجوية، الأمر الذى كان يهدد برنامج التوسع بالتوقف. بل أن رئيس البعثة العسكرية اتهم الحكومة بأنها لا تعمل على إحراز تقدم فى الجيش، وأنها قانعة وراضية بتولى بريطانيا مهمة الدفاع عن مصر[2].

وقد اضطرت الحكومة فعلا إلى تجميد مشروعات التوسع فى القوة الجوية، سواء بالنسبة

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر، ١٩٣٧ - ١٩٤٨، ص ٦٤.

(٢) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٧٨ - ٧٩.

لتشكيل أسراب جديدة، أو بالنسبة لمستودع صيانة الطائرات، والذى كان قد تم فعلا التعاقد على شراء معداته. كما شمل التجميد إنشاء المطارات الجديدة، أو عمل الإنشاءات اللازمة لتمركز الوحدات فى بعض المطارات الموجودة رغم أهميتها آذاك، كمطار مرسى مطروح. بل إن مطار الدخلية، الذى كان يتمركز به جزء كبير من القوة الجوية، أُخلى من الأسراب المصرية وسُلم إلى القوات الجوية الملكية فى صيف عام ١٩٤٠، بناءً على أوامر من الحكومة المصرية(١).

وقد عبر رئيس البعثة عن موقف التطوير في القوة الجوية حتى أبريل ١٩٤٠ قائلاً: «طبقاً للبرنامج طويل المدى (خطة السبع سنوات) الذى صُدِّقَ عليه ـ من حيث المبدأ ـ منذ عام مضى، كان مقدرا أن تصل القوة الجوية فى نهايته إلى اثني عشر سربا. إلا أنه تم إلغاء خطط التوسع طويلة المدى لكل من الجيش والقوة الجوية، نتيجة للمصاعب المالية أساساً. وتركت القوة الجوية على حالها دون أية خطط للمستقبل...» (٢).

وتوضح التقارير نصف السنوية للبعثة أرقام ٦، ٧، ٨، أنه باستثناء الطائرات والمعدات التى تعاقدت عليها وزارة محمد محمود، ووصلت فى عهد علي ماهر، فإنه لم تطرأ أية زيادة في القوة القتالية لسلاح الطيران الملكي المصرى، سواء فى عهد على ماهر أو خليفته.

فعندما تولت وزارة علي ماهر الحكم عشية اندلاع الحرب العالمية الثانية، لم يكن بسلاح الطيران سوى ثلاث أسراب (أحدها به رف واحد) مستعدة لاتخاذ أوضاعها فى تمركزات الحرب. وتمثلت هذه القوة في سرب من طائرات اللايسندر للتعاون مع وحدات الجيش وحرس الحدود قوامه ثمانى عشرة طائرة وسرب مقاتل مجهز بطائرات الجلاديتور بنفس العدد. أما السرب الثالث فكان يتشكل من ست طائرات أوداكس القديمة الطراز، والتى اعتبرت قاذفات تجاوزاً، بالإضافة إلى ثلاث طائرات نقل قديمة وسبع وثمانين طائرة تدريب وأعمال مساعدة(٣).

---

(١) Air 2/ 2768, 18B, op. cit., p.2..

(٢) Air 2/ 2768, 17A, Macready to the Under - Secretary of State Air Ministry), secret letter, No . M/6/4, 12. 4. 1940. p. 1. (ملحق ٢١)

(٣) Air 2/ 2768, 13B, op. cit., p.1 and Appendix B.

وكان أغلب هذه الطائرات يفتقر إلى قطع الغيار، مما انعكس على صلاحية الطائرات من ناحية وتدريب وكفاءة الأسراب من ناحية أخرى (١).

ويبدو أن مصاحبة ٩ طائرات من القوة الجوية المصرية لعلى ماهر خلال رحلته إلى السودان فى النصف الأخير من شهر فبراير ١٩٤٠، قد أثارت لديه اهتماما أكبر بتقوية سلاح الطيران الملكى المصرى. إلا أن الموقف المالى السيء كان الصخرة التى تحطمت عليها المحاولة الوحيدة ـ فى عهدى على ماهر، وخليفته ـ لتدعيم القوة الجوية.

ويسجل رئيس البعثة تلك المحاولة الفاشلة فى خطابه قائلاً: «نتيجة لزيارة رئيس الوزراء للسودان والتى صاحبه فيها وزير الدفاع، ورافقهما فيها حراسة جوية من تسع طائرات، فقد صدرت الأوامر بزيادة القوة الجوية إلى سبعة أسراب خلال السنة المالية القادمة. وتضمن مشروع الميزانية الإمدادات اللازمة للقوة الجوية إلا أنه خلال الأسبوعين أو الثلاثة الماضيين، تم إلغاء السربين الإضافيين من الميزانية لأسباب مالية...» (٢).

ومن ثم، نجد أنه لم تطرأ أية زيادة على القوة الجوية المصرية ـ طوال عهدى على ماهر وحسن صبرى ـ سوى تشكيل السرب المتبقى من مقاتلات الجلاديتور، والتى اضطر محمد محمود إلى قبولها، عندما رفضت الحكومة البريطانية طلبه الخاص بمقاتلات الهاريكين. كما تم إضافة ثلاث طائرات «أنسن Anoson» وطائرتين «بيرسيفال Percival Q.6» ـ سبق طلبهما بواسطة الحكومة السابقة ـ إلي سرب النقل(٣).

أما سرب القاذفات من طراز «بلنهيم Blenheim»، الذى طلبته حكومة محمد محمود فى نفس الوقت، وكان ينتظر وصوله في أكتوبر ١٩٣٩، فقد ظل سلاح الطيران الملكي المصرى ينتظره دون جدوى مايقرب من عامين، حتى قررت الحكومة البريطانية آخر الأمر، عدم إمكانية تزويد مصر بهذا الطراز(٤).

وأدى توقف تشكيل أسراب جديدة إلى ظهور فائض كبير من الطيارين والفنيين. حيث كانت

(١) Air 2/2768, 7B, op. cit., pp. 4 - 5.

(٢) Air 2/ 2768, 17A loc. cit .

(٣) Air 23/ 741, 11B, Half - Yearly Report No.7 on the Royal Egyptian Air Force, November 1939 to March 1940, p. 4.

(٤) Air 2/ 2768, 18B, op. cit.p. 2.

سياسة القبول فى كل من مدرسة تدريب الطيران والمدارس الفنية موضوعة على أساس مشروعات التوسع فى القوة الجوية، التى وُضعت قبل الحرب. الأمر الذى أدي فى النهاية إلي إيقاف قبول دفعات جديدة فى هذه المدارس وتوقفها عن العمل لمدة ثلاث سنوات(١).

ولم يقتصر الأمر علي عدم تشكيل وحدات جديدة عام ١٩٤٠، بل إن النقص البالغ فى قطع غيار الطائرات والذى كانت تعانى منه القوة الجوية قبل الحرب، تفاقم فى عهدى على ماهر وحسن صبرى، وكانت النتيجة تآكل الطائرات الموجودة لدى سلاح الطيران أيضاً. وخير مثال على ذلك، وهو السرب الأول، الذى كان مخصصاً للتعاون مع اللواء خفيف الحركة فى الصحراء الغربية. فقد هبط عدد الطائرات الصالحة فى هذا السرب إلى ٣٥٪ من قوته القتالية، وفى بعض الأحيان كانت هناك طائرة واحدة فقط صالحة (٢).

وقد انعكس العجز في قطع الغيار وتدهور صلاحية الطائرات على معنويات سلاح الطيران الملكى المصرى وكفاءته القتالية، إلى الحد الذى دفع رئيس البعثة العسكرية الجديد، الجنرال «ستون stone»، إلى تنبيه وزارة الطيران لخطورة الموقف، وما وصل إليه حال القوة الجوية المصرية من سوء. فكتب إليها يقول: «إن الاحتياجات العاجلة جدا هى قطع غيار طائرات اللايسندر وطائرات إضافية لاستكمال رف الأنسن إلى ست طائرات. كما أن هناك حاجة أيضاً إلى مقاتلات حديثة تحل محل طائرات الجلاديتور، والتى لاتتوفر لها السرعة الكافية واللازمة للدفاع الجوى عن البلاد .

«وليس هناك شك فى أنه، مالم يتم الاستجابة للمطالب المشار إليها عاليه فوراً بطريقة معقولة فإن كفاءة ومعنويات القوة الجوية المصرية ستدهور بطريقة خطيرة. وسيكون ذلك من سوء الحظ، لأن سلاح الطيران الملكى المصرى قادر على القيام بمهام معينة ومفيدة فى الدفاع عن مصر. وتشمل هذه المهام الدفاع الجوى بالمقاتلات عن القاهرة والسويس، وهو ما

(١) Air 1/ 2768, 20B, Half - Yearly Report No. 9 on the Royal Egypal Egyptian Air Force, November 1940 to April 1941, p. 1.

(٢) Air 2/ 2768, 18B, op. cit., p. 3. - Air 2/ 2768, 20B, op. cit., p.3.

أصبح سلاح الطيران الملكى المصرى مسئولاً وحده عنه، فضلا عن قيامه بمهام الحراسة في خليج السويس بالتعاون مع البحرية الملكية...» (١).

كان ذلك انعكاس سياسة الانكماش العسكرى على تطور بناء القوة الجوية المصرية، والتى انتهجتها حكومتا على ماهر وحسن صبرى ، وفرضها عليهما الموقف المالى السيء للبلاد، والذي ترتب على التزامات المعاهدة وعقود التسليح السابقة من ناحية، ورغبة الحكومتين في تجنيب البلاد وقواتها المسلحة التورط فى حرب ـ كانا يعتقدان أنه ليس لمصر فيها ناقة ولا جمل ـ من ناحية أخرى.

أما بالنسبة لأثر سياسة هاتين الحكومتين على استخدام القوة الجوية المصرية فيوضحه تقرير كبير ضباط الطيران (الجديد) بالبعثة العسكرية البريطانية قائد اللواء الجوى «مكيى Mackay » والذي يبرز فيه موقف حكومتي على ماهر وحسن صبري من استخدام القوة الجوية المصرية فى الحرب بقوله:

«كان من المأمول فيه ـ عندما أعلنت إيطاليا الحرب ـ أن يوضع سلاح الطيران الملكى المصرى تحت قيادة الحلفاء الجوية فى الشرق الأوسط. إلا أن مصر استمرت محايدة، وأحاطت الاعتبارات السياسية بنشاط العمليات لسلاح الطيران الملكي المصرى، وباختصار كان تأثير ذلك الموقف كما يلى:

(١) لم يوضع سلاح الطيران الملكي المصرى تحت قيادة قائد القوات الجوية للحلفاء فى الشرق الأوسط باستثناء المقاتلات التى قامت بأعمال الدوريات (المظلات) طبقاً لأوامر قائد مقاتلات القوات الجوية الملكية.

(٢) لم يسمح للأسراب (المصرية) بالعمل من مطارات وأراضى الهبوط المحتلة بالقوات الجوية الملكية (البريطانية).

(٣) ربما يقوم سرب التعاون (المصرى) بالعمل في الصحراء الغربية لمعاونة اللواء خفيف الحركة المصرى، دون السيطرة عليه بواسطة القيادة البريطانية. وعلى أية حال فقد رفضت الحكومة (المصرية) السماح لأية مقاتلات (مصرية) بالعمل فى الصحراء

---

(١) 2768, 18A, Stone to the Under- Secretary of State (Air Ministry), secret letter, No. M/ 6/ 4, 6. 12. 1940. Air 2

(ملحق ٢٢)

الغربية ، حتى لو كان ذلك لتأمين سرب التعاون مع الجيش. ويرجع ذلك ـ في أغلب الظن ـ إلى تقليل احتمالات الاشتباك قرب جبهة القتال البريطانية ـ الإيطالية.

(٤) وافقت الحكومة المصرية على قيام سرب المقاتلات المتمركز فى ألماظة بالدفاع عن القاهرة والسرب الآخر بالدفاع عن السويس. ولكنها رفضت استخدام المقاتلات فى الدفاع عن الإسكندرية، بالرغم من أن بطاريات مدفعيتها المضادة للطائرات تشكل جزءاً من الوسائل البرية للدفاع الجوى.

(٥) على خلاف ذلك، قامت طائرات اللايسندر (سرب التعاون المصرى) بأعمال الدوريات الكثيرة (بغرض التفتيش المسلح)، وكانت ذات فائدة كبيرة فى خليج السويس.

«كما قامت طائرات الأنسن بأعمال تأمين قوافل السفن فى الطرف الشمالى للبحر الأحمر، بالتعاون مع البحرية الملكية. وقد أصيبت طائرتان من الثلاث (الأنسن) بحادثتين مؤخرا. ولذا سيكون مستحيلا إجراء أى تعاون مستقبلاً، مالم يتم الحصول على بديل لهما.

«وهذا التناقض فى سياسة الحكومة المصرية، يبدو أنه كان نتيجة للإخفاء المتعمد للمهام التي تقوم بها طائرات الأنسن عن وزير الحربية، والذي كان يمارسه اللواء حسن عبد الوهاب مدير سلاح الطيران. حيث كان الأخير يقدم ـ بصفة شخصية ـ كل مساعدة ممكنة للقوات الجوية الملكية (البريطانية)» [1].

ومن هذا التقرير نرى أن استخدام القوة الجوية المصرية خلال عهدي على ماهر وحسن صبرى، كان ترجمة أمينة لسياستيهما بعدم التورط فى الحرب وتجنيب مصر ويلاتها.

ومن هنا جاء إصرار حكومتيهما على قصر دور المقاتلات المصرية على تأمين القوات والأهداف الحيوية المصرية فى منطقتي القاهرة والسويس، حيث تنتشر القوات المصرية أساساً، ورفضهما استخدام المقاتلات فى حماية الأسكندرية ـ حيث يقبع الأسطول البريطانى

(١) Air 2/ 2768, 18B, op. cit. p. 1.

يبدو أن مدير سلاح الطيران كان مستمراً فى تنفيذ خطة التعاون بين سلاح الطيران المصرى والقوات البريطانية، المُصَدَّق عليها بواسطة حسين سرى، دون أن يضع فى اعتباره التطور الذى طرأ على السياسة المصرية فى عهد على ماهر تجاه التورط فى العمليات الحربية.

وقاعدته البحرية، أو حتى التواجد فى المنطقة الغربية للاشتراك فى حماية القوات البريطانية، حتى لو أدى ذلك إلى حرمان سرب التعاون واللواء خفيف الحركة من حماية المقاتلات المصرية(١). وهو ما يتوافق مع عملية سحب وحدات الحدود المصرية من السلوم إلى مرسى مطروح.

ويبدو أن رفض الحكومتين المصريتين لتواجد أى من وحدات المقاتلات المصرية فى المنطقة الغربية، أو العمل من المطارات وأراضى الهبوط التى تحتلها القوات الجوية الملكية، كان راجعاً لرغبة الحكومتين فى عدم إعطاء انطباع بأن القوات المصرية تقاتل إلى جانب القوات البريطانية، مما يفقد سياسة الحكومتين مصداقيتها. وهو نفس السبب الذى جعل الحكومتين ترفضان وضع سلاح الطيران تحت قيادة قائد القوات الجوية للحلفاء.

أما ماكان من تصرف مدير سلاح الطيران اللواء حسن عبد الوهاب بما يتعارض مع سياسة حكومته، فلم يكن ذلك هو تصرفة الوحيد كما سنرى، إذ إنه كان يحاول دائماً التقرب مع السلطات البريطانية، شأنه فى ذلك شأن بعض كبار ضباط الجيش والسياسيين، الذين تربوا فى أحضان تلك السلطات منذ بدء الاحتلال البريطانى فى مصر.

وقد حاولت وزارة على ماهر مقاومة نفوذ البعثة العسكرية البريطانية، الذى بدأ يتزايد مع بوادر الحرب، بتجميد عدد أفرادها وعدم السماح بأى زيادة إلا للضرورة القصوى، وبعد الإلحاح المستمر لرئيس البعثة. كما وجه وزير الدفاع محمد صالح حرب خطاباً إلى رئيس أركان حرب الجيش من يونيو ١٩٤٠، يؤكد فيه على مسئولية القادة المصريين فى قيادة التشكيلات والوحدات وعلاقتهم بضباط البعثة العسكرية البريطانية، والتى تنحصر مهمتهم فى إبداء المشورة لهؤلاء القادة (٢).

تلك كانت السياسة المصرية تجاه الحرب على عهد وزارتى على ماهر وحسن صبرى وانعكاسها على بناء واستخدام القوة الجوية المصرية فى عهديها. إلا أن تلك السياسة لم تكن العامل الوحيد المؤثر على بناء واستخدام القوة الجوية المصرية حينذاك. فقد كان سلاح الطيران الملكى المصرى - شأنه شأن الجيش - واقعاً تحت تأثير محصلتى السياسية والمصرية

(١) Idem

(٢) بكر، المرجع المشار إليه، ص ١٣٤.

والبريطانية، نتيجة لظروف الحرب والتزامات المعاهدة من ناحية، وتحكم بريطانيا فى تسليح القوات المسلحة المصرية والوجود المؤثر لبعثتها العسكرية من ناحية أخرى.

وبالنسبة للسياسة البريطانية تجاه القوات المسلحة المصرية آنذاك، يرى الدكتور عبد العظيم رمضان أنه فى الفترة من سبتمبر ١٩٣٨ وحتى صيف ١٩٤٠ كانت السياسة البريطانية تهدف إلى إمداد الجيش المصرى بكل ما تستطيع من سلاح ومهمات وتدريب (١). وإننى اتفق مع الدكتور عبد العظيم فيما ذهب إليه بالنسبة لرغبة بريطانيا فى النهوض بمستوى تدريب الجيش المصرى آنذاك. إلا أن الوثائق البريطانية نفسها، وشهادة الشهود المعاصرين ـ الذين استشهد بقولهم الدكتور عبد العظيم نفسه ـ تتعارض مع ماذهب إليه بخصوص السياسة البريطانية لإمداد سلاح الطيران المصرى بكل ما تستطيع من سلاح، ومهمات فى ذلك الوقت (٢).

فالتقارير نصف سنوية لكبير ضباط الطيران بالبعثة، وخطابات رئيس البعثة إلى وزارة الطيران عن تلك الفترة، تتحدث عن العجز الذى كانت تعانيه القوة الجوية المصرية آنذاك، سواء فى الطائرات التى تم التعاقد عليها «كالبلانهيم» القاذفة وطائرات التدريب المتقدم، أو فى قطع غيار المحركات والأجهزة المساعدة كأجهزة اللاسلكى والتنشين، مما لا غنى عنه فى استخدام الطائرات. وهو ما كان متوافرا فعلا لدى بريطانيا بكميات كبيرة، كما سنرى. الأمر الذى أدى ـ على حد قول قائد اللواء الجوى فيكتور تيت V. Tait ـ إلى تأخر التدريب فى مدرسة الطيران. واضطرار إدارة سلاح الطيران إلى سحب ١٢ طائرة أوداكس من السرب الرابع (قاذفات)، لمواجهة احتياجات التدريب المتقدم فى مدرسة تدريب الطيران، اعتماداً على طائرات البلانهيم الثمانية عشر، والتى سبق أن طلبتها الحكومة المصرية فى أوائل عام ١٩٣٩، وكان مقدراً وصولها فى أكتوبر من نفس العام(٣).

ورغم أن السرب الرابع قد تم تدريبه وأصبح قادراً على القيام بمهام الاستطلاع وقذف

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧ – ١٩٤٨، ص ٣٤. الإشارة إلى الجيش هنا كانت تحمل معناه الشامل، أى القوات المسلحة وليس القوات البرية فقط، ص ٣٥ ومابعدها.

(٢) Air 2/ 2768, 7B, op. cit., pp. 3 - 5.

(٣) Idem.

القنابل بدرجة كبيرة من الكفاءة، وتم استكمال الانشاءات اللازمة له بمطار الدخيلة، فقد ظل يفتقر لطائرات البلانهيم، حتى قررت الحكومة البريطانية فى نهاية الأمر (آخر عام ١٩٤٠)، عدم إمكانية تزويد مصر بهذه الطائرات (١).

وإذا كان للحكومة البريطانية بعض العذر، عندما رفضت تزويد مصر بطائرات الهاريكين عام ١٩٣٨ بدلاً من الجلاديتور – التى اقترحها رئيس البعثة العسكرية وسبقت الإشارة إليها – لعدم توفر الأعداد الكافية من تلك الطائرات للقوات الجوية الملكية (البريطانية) نفسها آنذاك، فلم يكن لها نفس العذر بالنسبة لطائرات البلانهيم طوال عامى ١٩٣٩، ١٩٤٠.

فقد بدأ إنتاج هذا الطراز من الطائرات مبكراً عام ١٩٣٧، ووصل الرقم المنتج منها الى خمسة آلاف وخمسمائة طائرة حتى أوائل ١٩٤٢، عندما أوقف إنتاجها. وكان عاما ١٩٣٩، ١٩٤٠ يمثلان ذروة إنتاج هذا الطراز (٢).

ومن ثم، كان إمداد مصر بثمانى عشرة طائرة من ذلك الطراز خلال عامى ١٩٣٩، ١٩٤٠ فى إطار الممكن، لو كانت السياسة البريطانية فعلاً – حينذاك – هى إمداد الجيش المصرى بكل ما تستطيع من أسلحة ومهمات.

وتمثل قطع غيار الطائرات المشكلة الرئيسية الثانية التى واجهت سلاح الطيران الملكى المصرى وتعرضت لتعويق الحكومة البريطانية (٣). وتوضح تقارير كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية – كما رأينا – العجز الذى كانت تعانيه الأسراب المصرية نتيجة القصور فى قطع الغيار. ولم يكن ذلك الموقف قاصراً على الطائرات القديمة فقط، بل كان يشمل أيضاً أحدث ما وصل الى سلاح الطيران آنذاك، وهما سربا الجلاديتور. فلم يصل لمصر أى قطع غيار سواء لهياكل أو محركات هذه الطائرات حتى صيف ١٩٤٠، رغم التعاقد عليها والإلحاح المستمر فى طلبها (٤).

(١) Idem.

(٢) Angelucci, Enzo, The Rand Macnally Encyclopedia of Military Aircraft 1914-1980 (New York: Military Press, 1983), p.281.

(٣) بكر، المرجع المشار اليه، ص١٩١.

(٤) Air 2/ 2768, 7B, op. cit., PP. 4-5. - Air 23/ 741, 11B, op. cit., P.4. - Air 2/ 2768, 18B, op. cit., p.2.

وحين احتاجت قيادة القوات الجوية الملكية (البريطانية) لهذين السربين لتدعيم مقاتلاتها فى الصحراء الغربية، والتى لم تكن تزيد عن سرب واحد فى مرسى مطروح حتى مايو ١٩٤٠[(١)]، فإنها فتحت أبواب مخازنها لمطالب سلاح الطيران الملكى المصرى كى يأخذ ما يشاء من قطع غيار وذخيرة لخدمة هذين السربين - على حد قول قائد السرب حسن عزت، الذى كان مسئولاً عن صيانة المقاتلات [(٢)].

إلا أن ما رواه فيصل عبد المنعم - فى كتابه «إلى الأمام يا روميل» عن هذه الواقعة، يحتاج منا إلى وقفة لمناقشتها، لا من حيث صحة الواقعة نفسها، فالقرائن تشير الى صحتها، ولكن من حيث توقيت حدوثها الذى يتعارض مع السياق التاريخى.

فقد قال تحت عنوان «بريطانيا العظمى تطلب معاونة الطيران المصرى» : « ولما كانت القيادة الألمانية العليا قد صممت بعد سحق الجيش الإيطالى، على تمزيق أوصال القوات البريطانية بكافة السبل، فقد دبر الماريشال (كيسلرنج) - قائد سلاح الجو الألمانى - هجمة جوية قوية على مطارات الإنجليز الأمامية بالصحراء الغربية تسبب عنها تدمير كافة المقاتلات البريطانية فى الجو وعلى الأرض عدا ٨ طائرات (من مجموع ٤٠ طائرة).

« وهنا قام رئيس البعثة العسكرية البريطانية - والذى كان مشرفاً على تدريب الجيش المصرى بموجب معاهدة ١٩٣٦ - بطلب إشراك أسراب المقاتلات المصرية إلى جانب الثمانى طائرات المتبقية لدى الجيش الثامن فى الدفاع عن قواتهم التى باتت فريسة للهجمات الألمانية القوية.

« ويعطينا قائد السرب حسن عزت والذى كان مسئولاً وقتذاك عن إعداد وصيانة المقاتلات المصرية للقتال، صورة معبرة من صور الكفاح المصرى ضد الطغيان الإنجليزى فى تلك الآونة...»[(٣)].

وهنا ينقل فيصل عبد المنعم تفاصيل الواقعة على لسان حسن عزت. وكيف أن رئيس البعثة نجح فى الحصول على إذن مدير عمليات الجيش دون علم رئيس هيئة أركان الحرب - بإشراك

(١) كان فى مصر حتى ٢٢ مايو ١٩٤٠ ثلاثة أسراب مقاتلة بريطانية فقط، وكلها من طراز جلاديتور (الأسراب ٣٣، ٨٠، ١١٢). وكان السرب ٣٣ هو الوحيد الموجود بالصحراء الغربية (قرب مرسى مطروح) .

(٢) محمد فيصل عبد المنعم، إلى الأمام يا روميل (القاهرة : مؤسسة دار الشعب، ١٩٧٦)، ص ٦٥-٦٨.

(٣) نفس المرجع ص ٦٥

السربين الثانى والخامس (جلاديتور) فى القتال الى جانب سلاح الطيران البريطانى فى الصحراء الغربية (١)، إلا أن المسئولين بسلاح الطيران لم يكونوا متحمسين للأمر ولذا، «قلنا لهم : نحن مستعدون للقتال، ولكن أين الطيارون المدربون؟ إن ٢٥٪ فقط من قواتنا مدربة على حرب الصحراء، ولكن بقية الطيارين لم يتدربوا بعد على القتال الليلى، والمعارك الجوية Dog Fight، كما لم يجيدوا بعد إطلاق النيران (الرماية) من الجو للجو أو من الجو للأرض، ثم أين قطع الغيار التى تُمد بها طائراتنا؟!

.«وهنا قاموا بفتح مخازنهم لنا على مصراعيها، فذهبت أنا ووجيه أباظة سراً إلى منزل الفريق «عزيز المصرى» رئيس هيئة أركان حرب الجيش حينذاك» (٢).

وهنا يستطرد حسن عزت موضحاً كيف أن عزيز المصرى شجعهم على أخذ كل ما يحتاجونه من القوات الجوية الإنجليزية ويتدربون جيداً ويستعدون، أما هو فسيكون له شأن آخر. وما أن تم لهم ذلك، حتى استدعى عزيز المصرى كل من مدير عمليات الجيش ومدير سلاح الطيران، وقام «بتلقينهما درساً فى الوطنية وكيف أن مدير العمليات ينبغى ألا يتلقى التعليمات من الإنجليز، بل من رئيس أركان حرب الجيش المصرى وحده .. وكانت النتيجة إلغاء الأمر السابق من رئيس عمليات الجيش.

«وهكذا حضر مدير سلاح الطيران إلى المطار ونحن لانزال على أهبة الاستعداد للسفر، ليصدر إلينا الأوامر بالإنصراف والعودة بالطائرات إلى السويس وحلوان للدفاع عن الأراضى والأهداف والقوات المصرية وحدها» (٣).

وطبقا لما رواه فيصل عبد المنعم على لسان حسن عزت بخصوص السربين الثانى والخامس، فإن طلب إرسال السربين إلى الصحراء الغربية لتدعيم موقف المقاتلات البريطانية، ورفض عزيز المصرى لذلك تم فى عهد الأخير. ولما كان عزيز المصرى قد أُحيل إلى التقاعد فى أغسطس ١٩٤٠ (٤)، بعد أن مُنح أجازة إجبارية بناءً على طلب السفير البريطانى فى مصر(٥)،

(١) كان رئيس هيئة أركان حرب الجيش المصرى آنذاك (الفريق عزيز المصرى) يكره الانجليز ومكروهاً منهم فى نفس الوقت.

(٢) نفس المرجع،. ص٦٦. – كان هناك نشاط سرى فى الجيش والطيران ضد الإجليز آنذاك، وكان عزيز المصرى مُعتبراً أباً روحياً للضباط الذين كانوا مشتركين فى ذلك النشاط.

(٣) فيصل، المرجع المشار إليه، ص ٦٧–٦٨.

(٤) وزارة الدفاع، المتحف الحربى، السجل التاريخى لوزارة الدفاع، ص٠ ٢٥.

(٥) المسدى، لبيب، رمضان، المرجع المشار إليه، ص.١٩٠.

فإن واقعة السربين وقطع الغيار يستحيل حدوثها بعد سحق الجيش الإيطالى، على حد قول فيصل عبد المنعم. فهزيمة الجيش الإيطالى وطرده من مصر تمت فى ديسمبر ١٩٤٠(١) – فى أوائل عهد وزارة حسين سرى (الأولى) – وبعد أن تقاعد عزيز المصرى بشهور طويلة.

فإذا كانت واقعة سربى المقاتلات صحيحة، وهو الأقرب إلى الترجيح – لتمشيها مع السياسة المصرية فى عهد على ماهر وتوجيهات وزير دفاعه من ناحية، وإشارة تقرير البعثة العسكرية البريطانية إلى رفض الحكومة المصرية السماح للمقاتلات المصرية بالعمل فى الصحراء الغربية من ناحية أخرى (٢)– فإن توقيت حدوث تلك الواقعة يمكن أن يكون فى الشهور الأولى لعام ١٩٤٠ على أحسن الفروض، عندما كان عزيز المصرى فى الخدمة ولم يكن لبريطانيا فى الصحراء الغربية سوى سرب واحد من المقاتلات.

من كل ذلك، نرى أن اهتمام السلطات البريطانية بسلاح الطيران الملكى المصرى منذ عام ١٩٣٨ وحتى صيف ١٩٤٠، كان منصباً على الوحدات والتخصصات التى تحتاجها القوات البريطانية، أكثر من اهتمامها بخطة التطوير المنظمة لسلاح الطيران المصرى.

ومما يؤكد هذا الرأى، أنه عندما اقترح رئيس البعثة العسكرية البريطانية على وزير الحربية المصرى فى مارس ١٩٣٨ تشكيل سربى مقاتلات الجلاديتور – رغم عدم إدراج هذين السربين فى خطة الثلاث سنوات وعدم وجود اعتمادات مالية لهما فى ميزانية عام ١٩٣٧ – ١٩٣٨ – لم تكن المقاتلات البريطانية فى مصر آنذاك تزيد عن سرب واحد هو السرب ٣٣، بينما كان هناك خمسة أسراب قاذفة (الأسراب ٤٥، ٦٠، ٨٤، ١١٣، ٢١١)، وسربا نقل وقاذفات (السربان ٧٠، ٢١٦) (٣) . ولم يتم تعزيز المقاتلات البريطانية فى مصر إلا بعد قرار مجلس رؤساء أركان الحرب فى لندن فى ديسمبر ١٩٣٩ بتعزيز قوات الشرق الأوسط بقوات إضافية، لمواجهة احتمال قيام روسيا بالهجوم على تركيا، أو دخول إيطاليا الحرب وتعرض مصر للغزو. ومن ثم، كان لابد من تجهيز مسرح العمليات فى مصر اعتباراً من أوائل عام ١٩٤٠ حتى يمكن استقبال قوات التعزيز البرية والجوية والبحرية، والتى لم تزد مقاتلاتها عن سربين (٨٠، ١١٣) حتى مايو ١٩٤٠، نتيجة الموقف المتفجر فى أوروبا وحشد القوات

(١) وزارة الحربية. العمليات الحربية فى شمال أفريقيا فى الحرب العالمية الثانية، ص ٥٦.

(٢) الرفض لا يكون إلا رداً على طلب. – Air 2/ 2768, op.cit.,p.1.

(٣) طلب اعتماد سربى المقاتلات فى ميزانية ١٩٣٨ ـ ١٩٣٩. – Owen, op. cit., p. 23.

البريطانية على الجبهة الفرنسية والعجز الذى كانت تعانيه بريطانيا فى المقاتلات كما أسلفنا(١).

ومن ثم، جاء تلهف رئيس البعثة العسكرية البريطانية على تشكيل سربى المقاتلات المصرية، خارج خطة الثلاث سنوات، ورفض الحكومة البريطانية إمداد مصر بسرب القاذفات رغم إتمام المبانى والتجهيزات التى أُعدت لاستقباله وتشغيله. فالقوات البريطانية لم تكن فى حاجة يومئذ للقاذفات بقدر حاجاتها إلى المقاتلات ووسائل الدفاع الجوى الأخرى كالمدفعية المضادة للطائرات والأنوار الكاشفة - التى أُعطيت أسبقية فى مشروع تشكيل ١٩٤٠، الذى اقترحته البعثة البريطانية فى ديسمبر ١٩٤٠ - لسد العجز فى قواتها.

وتؤكد الوثائق المصرية صعوبة الحصول على احتياجات الجيش المصرى من بريطانيا، ليس فى الظروف الاستثنائية فحسب، بل أيضاً فى الظروف العادية. «فقبل الحرب ومنذ سنة ١٩٣٧ تقدمنا لوزارة الحرب البريطانية بطلب مهمات بلغ مجموع ثمنها ٦٫٧٦١٫٠٠٠ جنيها، فلم تورد لنا منها حتى أبريل سنة ١٩٤٠ سوى ما قيمته ١٫١٧٠٫٠٠٠ جنيها»(٢)..

ومما سبق، نرى أن السلطات البريطانية كانت حريصة - من خلال سيطرتها على تسليح القوة الجوية المصرية - على إبقاء هذه القوة فى الوضع الذى يلائمها. فإذا كان رفع كفاءتها القتالية تخدم مصالحها، دعمتها بالقدر الذى يحقق لها ذلك فقط. وإذا كانت مصلحتها فى بقاء تلك القوة ضعيفة، حجبت عنها قطع الغيار والمعدات والأسلحة اللازمة لها، قديمها وحديثها.

وعلى ذلك فإنه يمكن أن نستخلص مما سجلته الوثائق والمراجع البريطانية والمصرية، وشهادة الشهود المعاصرين، أن السياسة البريطانية تجاه الجيش المصرى وقوته الجوية منذ عام ١٩٣٨، وحتى صيف ١٩٤٠، كانت تتلخص فى إمداده بالأسلحة والمعدات التى تخدم الأهداف والمصالح البريطانية فقط. وهو ما ذهب إليه الدكتور عبد الوهاب بكر محمد(٣). وليس إمداد الجيش بكل ما تستطيع بريطانيا، كما يرى الدكتور عبد العظيم رمضان.

(١) تشرشل، المرجع المشار اليه، ص١٧٦-١٧٧. Owen, op.cit, pp. 23-26.-

وزارة الحربية، العمليات الحربية فى شمال أفريقيا فى الحرب العالمية الثانية، ص١٨-١٩.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية - مكتب الوزير، مذكرة مرفوعة إلى مجلس الدفاع الأعلى عن الأدوار التى مر بها موضوع تعزيز وتسليح الجيش، ص ٨.

(٣) بكر، المرجع المشار اليه، ص٢٨٨، ٢٣٣.

٣- أثر سياسة التعاون وتأمين القاعدة البريطانية :

تولى الحكم فى مصر فى الفترة من ١٥ نوفمبر ١٩٤٠ وحتى الثامن من أكتوبر ١٩٤٤ أربع وزارات، منها وزارتا أقلية برئاسة حسين سرى، ووزارتان وفديتان برئاسة مصطفى النحاس. وكانت السمة المشتركة لهذه الوزارات، هى التعاون الكامل مع السلطات البريطانية فى مصر، وتقديم التسهيلات والمعاونات اللازمة للقوات الحليفة بأكثر مما قدمته وزارتا على ماهر وحسن صبرى، مع توفير التأمين الكافى للقاعدة البريطانية، وهو ما حققته بدرجات متفاوتة كل من الحكومتين. حيث كانت حكومتا الوفد أكثر سخاءً بالنسبة للتسهيلات والمعاونات، وأكثر إصراراً بالنسبة لتأمين القاعدة البريطانية ومؤخرة القوات الحليفة.

فحكومة حسين سرى وإن كانت امتداداً لوزارة حسن صبرى - لتشكلها إلى حد كبير من أعضاء الوزارة السابقة وإعلان رئيس وزرائها بأن سياسته تجاه الحرب ستبقى دون تغير[1]. - إلا أنها كانت أكثر تعاوناً مع السلطات البريطانية.

فحسين سرى كان يحظى بثقة وتأييد الإنجليز، حيث كان أحد ثلاثة رشحتهم السفارة البريطانية لرئاسة الوزارة أثناء الأزمة مع القصر حول التخلص من على ماهر[2] . كما كان رئيس الحكومة - على حد قول أحد وزرائه - أقل مناقشة من سلفه لمطالب الإنجليز، فضلاً عن ولائه التام للماهدة[3] .

وقد عملت وزارة حسين سرى ما فى وسعها لمعاونة السلطات البريطانية فى مصر بأكثر مما كانت تطلبه هذه السلطات. فعندما بدأ الانسحاب البريطانى من ليبيا، على أثر الهجوم الأول لروميل فى ربيع ١٩٤١، سارع رئيس وزراء مصر إلى الجنرال «ويڤل Wavell» قائد القوات البريطانية بالشرق الأوسط يسأله عما تريده بريطانيا من الجيش المصرى؟. فيقول الأخير «لا شيء أكثر مما يفعله الجيش المصرى، وهو حماية القناة والجسور، والاستعداد فى الدلتا لصد أى غارة .. وهناك وحدة مصرية فى السلوم ستقاوم إذا هُوجمت»[5] .

(١) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه ص٢٤١.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧-١٩٤٨، ص ١٨٠.

(٤) محسن محمد، التاريخ السرى لمصر (القاهرة. دار المعارف، ١٩٧٩)، ص ١٤٨.

وقد أشار محسن محمد إلى أن حسين سرى سأل السفير البريطانى آنذاك : «هل تريدون أن تدخل مصر الحرب؟»(١) . وهو تساؤل غريب من رئيس الوزراء المصرى فى ظل سياسته الخارجية، والتى أعلن فى البرلمان أنها ستكون هى سياسة سلفه، وأن موقف مصر تجاه الحرب سيبقى دون تغيير. كما يعتبر هذا التساؤل تراجعاً عن موقف حسين سرى من رفض إعلان الحرب والذى أيده فيه البرلمان فى أواخر ديسمبر ١٩٤٠، فى مواجهة أحمد ماهر والسعديين(٢) .

وهذا القول – إن صحَّ – من رئيس الوزراء فإنه يعنى أحد أمرين إما أن حسين سرى لم يكن يعلم آنذاك، أن السلطات البريطانية فى مصر قد استقر رأيها منذ آخر ديسمبر ١٩٤٠، على أن مصر المحايدة أكثر فائدة وأماناً لقاعدتها العسكرية من مصر المحاربة(٣) ، أو أنه كان يعلم بما استقر عليه رأى الجانب البريطانى وحاول بهذا القول كسب نقطة لصالحه من تأييد السلطات البريطانية.

وعموماً فإن موقف مصر المحايدة!! لم يمنع حكومتها من تقديم كافة التسهيلات والخدمات اللازمة للقوات الحليفة، بل ومشاركة قواتها فى أعمال الدفاع داخل الأراضى المصرية ضد قوات المحور.

وفى إطار هذه السياسة المصرية تجاه الحرب، كان سلاح الطيران الملكى المصرى – رغم كل مشاكله الفنية – مستمراً فى القيام بدوره السابق فى الدفاع عن القاهرة ومنطقة السويس، تحت السيطرة لقادة قطاعات الدفاع الجوى البريطانيين، من مركزى قيادة هليوبوليس (مصر الجديدة) والاسماعيلية. ولم يمنع الأسراب الأخرى من تنفيذ مهامها سوى الموقف السيىء لصلاحيتها الفنية، نتيجة لنقص قطع الغيار(٤) .

ومن ثم، جاء قلق رئيس البعثة البريطانية على الحالة الفنية السيئة للقوة الجوية المصرية وتحذيره إلى وزارة الطيران فى ديسمبر ١٩٤٠، من انعكاس ذلك على المهام التى تقوم بها.

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) المسدى ولبيب ورمضان، المرجع المشار إليه، ٢٤٥.

(٣) نفس المرجع، ص٢٤٢ –٤٤.

(٤) Air 2/ 2768, 20B, Half-Yearly Report No. 9 on the Royal Egyptian Air Force, November 1940 to April 1941, pp. 1- 4.

فقد كانت القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر تعانى حتى ذلك الوقت من العجز فى المقاتلات من ناحية(١) ، وتركيز جهودها الرئيسية فى اتجاه الصحراء الغربية من ناحية أخرى(٢) . ومن ثم كانت السلطات البريطانية فى أمس الحاجة لجهود القوة المصرية لحماية مؤخرتها فى الدلتا وتأمين قوافلها فى البحر الأحمر.

وعندما كرر رئيس البعثة تحذيره فى أول يوليو ١٩٤١ من سوء موقف القوة الجوية المصرية(٣) ، كان موقف هذه القوة غاية فى السوء بسبب عدم تسلم سلاح الطيران أية طائرات جديدة من ناحية، والنقص الكبير فى قطع الغيار - والذى كانت تعانى منه الأسراب - من ناحية أخرى.

ويعكس البيان الذى أرسله اللواء على موافى - مدير سلاح الطيران الذى خلف اللواء حسن عبد الوهاب - إلى وكيل وزارة الدفاع الوطنى فى ٢٨ أبريل ١٩٤١، حالة وموقف القوة الجوية المصرية، والتى أقلقت البعثة العسكرية البريطانية آنذاك، فقد وصل إجمالى عدد الطائرات الصالحة ٦٦ طائرة من ١٤٠ طائرة كانت قوة سلاح الطيران. ويوضح الجدول رقم (١) موقف الأسراب المصرية كما جاءت فى ذلك البيان.

وعلى أثر فشل الهجوم البريطانى فى يونيو ١٩٤١، ووصول قوات المحور بقيادة روميل إلى الحدود المصرية، فقد تزايدت حاجة القوات البريطانية لمقاتلاتها لحشدها في الصحراء الغربية لمواجهة القاذفات الألمانية والإيطالية وحماية قوات الحلفاء. ورغم أن تسليح المقاتلات المصرية بطائرات حديثة، كان يمكن أن يعاون بطريقة أفضل فى حماية القاعدة الخلفية فى منطقتى القاهرة والسويس واخلاء بعض الأسراب البريطانية لحشدها فى الصحراء الغربية. إلا أنه يبدو أن قلق السلطات البريطانية من الجبهة الداخلية آنذاك، انعكس على القوات المسلحة المصرية.

---

(١) خسرت المقاتلات البريطانية ٩١٥ طائرة فى معركة بريطانيا فى الفترة من ١٠ يوليو الى ٣١ أكتوبر ١٩٤٠.

Air 2/ 2768, 18B, loc. cit.

(٢) كانت القوات الحليفة تعد نفسها للهجوم العام على القوات الإيطالية فى سيدى برانى، والذى بدأ فى ٩ ديسمبر ١٩٤٠، وانتهى باحتلال برقه فى ٧ فبراير.

(٣) Air 2/ 2768, 20A, Stone to the Under-Secretary of the Air Ministry, secret letter, No. M/6/4, 1.7.1941.

جدول رقم (١)(١)

الأسراب	طراز الطائرات	طبيعة عملها	عدد الطائرات	صالح	غير صالح
الأولى(تعاون)	لايسندر	تعاون مع وحدات الجيش	١٧	٧	١٠
الثالثة(مواصلات)	أنسن وسكس				
	أفرو ٦٤٢	مواصلات	٧	٢	٥
	برسيفال				
	موث				
الرابعة (قاذفات)	أوداكس		١٠	٤	٦
	جوردون	قطر أهداف التدريب			
الثانية (مقاتلات)	جلاديتور	الدفاع عن القنال حاليا	١٦	٨	٨
الخامسة(مقاتلات)	جلاديتور	الدفاع عن القاهرة حالياً	١٧	٨	٩
مدرسة الطيران	ماجستر		٧٣	٣٧	٣٦
	أفرو ٦٢٦				
	أوداكس	تدريب وتعليم طيران			
	هارت				
الإجمالى			١٤٠	٦٦	٧٤

فكان كل ما أثمره الإلحاح المستمر لرئيس البعثة وسياسة التعاون التى اتبعتها حكومتا حسين سرى، هى تزويد مصر بسبع طائرات هاريكين وطائرة لايسندر وحيده. وبطبيعة الحال «لم يكن ذلك كافياً لسد الخسائر الناتجة عن الحوادث ونقص قطع الغيار اللازمة لصيانة الطائرات القديمة الآيلة إلى التكهين»، على حد قول كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية البريطانية(٢).

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٠، ملف ٣-٢ /س ج، بيان توزيع أسراب السلاح الجوى الملكى، مسلسل ٦٦.

(٢) Air 2/ 2768, 25B, Half-Yearly Report No. 11 on the Royal Egyptian Air Force, November 1941 to April 1942, p.1.

ذلك كان موقف سلاح الطيران الملكى المصرى على عهد وزارتى حسين سرى. وعندما تولى الوفد الحكم عقب حادث ٤ فبراير الشهير، وشكل مصطفى النحاس وزارته الخامسة، كان مصمماً على أن يجعل مصر مكاناً أميناً لكل بريطانى وخاصة القوات البريطانية، جاعلاً شعاره تنفيذ المعاهدة نصاً وروحاً - على حد قوله للملك فاروق فى الخامس من مارس ١٩٤٢[١] .

وفى جلسة مجلس الشيوخ بتاريخ ٢١ أبريل من العام نفسه أوضح النحاس سياسته تجاه الحرب، مكرراً نفس المعنى بقوله : «إننى انتهز هذه الفرصة فأعلن هنا مرة أخرى بصفتى زعيم هذه الأمة، فضلاً عن رياستى لحكومتها، إننى لن أعمل أو أوافق أو أسلم بجر مصر إلى الاشتراك فى الحرب، أو تقديم جنود من أبناء هذه البلاد فيها مهما كانت الظروف والأحوال. ولكنى فى الوقت نفسه أحرص ما أكون على تنفيذ معاهدة الصداقة والتحالف بين مصر وبريطانيا العظمى نصاً وروحاً. ولن أسمح لأحد من أبناء مصر أو سكانيها بأن يأتى أى عمل من شأنه الإخلال بما يجب للحليفة من تمام الاطمئنان فى الوقت الذى تدافع فيه عن كيان الديمقراطية والحرية[٢] .

وعندما سقطت طبرق فى ٢١ يونيو ١٩٤٢، واستمر تقدم روميل فى اتجاه الأراضى المصرية، ساد القلق الدوائر المصرية، ومارس البرلمان ضغطاً على الحكومة لتقديم إيضاحات عن الموقف فى ذلك الوقت. مما جعل النحاس يطلب من السفير البريطانى تأكيدات عن نوايا بريطانيا تجاه الدفاع عن مصر حتى النهاية، وهو ما أكده السفير البريطانى بعد موافقة حكومته[٣] .

وعلى ضوء التأكيد البريطانى بالدفاع عن مصر، أكد النحاس من جانبه استعداده لاتخاذ كافة التدابير التى تمنع وقوع تخريب، أو أى نشاطات يمكنها أن تعرض أمن مصر للخطر بوصفها قاعدة لعمليات الحلفاء[٤] .

(١) محسن محمد، التاريخ السرى لمصر، ص ٢٨١.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧-١٩٤٨، ص ٢٢٨.

(٣) محسن محمد، التاريخ السرى لمصر، ص ٣١٦-٣١٧.

(٤) نفس المرجع، ص٣١٧.

ولقد بر النحاس بوعده للسفير البريطاني كما سنرى، مما جعل الأخير يؤكد للملك فاروق – عندما تفاقم الموقف بين الملك والنحاس عام ١٩٤٤ – «أن الحكومة الحالية قامت بدورها بشكل يدعو للإعجاب كحليف في وقت الحرب، وبشكل آثار ارتياحنا، وبينما كان الآخرون يتذبذبون، كانت هذه الحكومة على ثقة قوية بنا، وصمدت في الشهور الحاسمة عام ١٩٤٢، عندما كان العدو على الأبواب. ومن وجهة نظرنا الخارجية، كان من الواضح – فوق كل شك – أن النحاس باشا وحكومته لم يكونا فقط فوق مستوى النقد، بل إنهما بذلا كل جهودهما لدعم ومساندة المجهود الحربي» (١) .

وفي إطار سياسة حكومتي الوفد لتأمين القاعدة البريطانية في مصر وتدعيم المجهود الحربي للحلفاء والتي أشاد بها السفير البريطاني، فإنه يمكننا أن نفهم التطورات الرئيسية التي طرأت على بناء واستخدام القوة الجوية المصرية على عهد هاتين الحكومتين وانعكاساً لسياستيهما.

وكان أبرز هذه التطورات، ردود الفعل العنيفة تجاه سلاح الطيران الملكي المصري نتيجة للنشاط السياسي السري لبعض أفراده، وتدهور موقف القوة الجوية المصرية في السنة الأولى لحكم الوفد، ثم إعادة الاهتمام برفع كفاءتها وتكثيف استخدامها في دعم المجهود الجوي للحلفاء عندما احتاجت إليها القيادة الجوية البريطانية في مصر. وسنتناول كل من هذه التطورات بشكل أكثر تفصيلاً.

(١) النشاط السياسي السري في سلاح الطيران وردود فعل الحكومة تجاهه :

كان ضباط سلاح الطيران الملكي المصري خلال الحرب – شأنهم في ذلك شأن أغلب ضباط الجيش ينقسمون إلى فريقين، الأول وهم فريق الضباط العظام، وكانوا قلة في سلاح الطيران بحكم حداثته، وهؤلاء كان أغلبهم خاضعين لنفوذ السلطات البريطانية ومتعاونين تماماً مع بعثتها العسكرية – كما رأينا من تصرف اللواء حسن عبد الوهاب، السابق الإشارة إليه. ويرجع موقف هؤلاء الضباط إلى كونهم من رجال المدرسة القديمة الذين تربوا على الولاء لبريطانيا والاعتراف لها بالهيمنة والقوة من ناحية، وخوفهم على مناصبهم من ناحية أخرى(٢)

(١) نفس المرجع، ص ٣٦٤.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية في مصر ١٩٣٧–١٩٤٨، ص ١٣٦.

أما الفريق الآخر من ضباط سلاح الطيران، فكان يتكون من صغار الضباط الذين التحقوا به سواء عند إنشائه أو بعد معاهدة ١٩٣٦. وكان أغلب هؤلاء الضباط متحمسين لقضية بلادهم وكارهين للوجود البريطانى وخاصة بعد أحداث ٤ فبراير ١٩٤٢(١) .

ومن هذا الفريق الأخير، تألف تشكيل لمقاومة الإنجليز. وقد ضم هذا التشكيل – طبقاً لما يقول قائد السرب حسن عزت فى مذكراته – «من الطيار وجيه أباظة والطيار أول سعودى وعبد اللطيف البغدادى وأنا. وبدأنا نجتمع اجتماعات دورية فى الخيام بالمعسكرات لنبحث عما نستطيع عمله لإنقاذ الموقف. وانضم إلينا اليوزباشى أنور السادات من سلاح الإشارة، وكان قد ضاق ذرعاً بالسياسة المصرية وعبيدها من المصريين. واجتمعنا نحن الخمسة لنكون أول لجنة من الضباط الأحرار. وكانت علينا تقع تبعية خلاص مصر وتحريرها، وكان علينا أن نضع الخطط المحكمة وننتهز الفرص»(٢) .

وبدأ ذلك التشكيل فى ضم ضباط جدد بعد إسناد مهمة التنظيم إلى عبد اللطيف البغدادى، كما تم الاتصال بجماعة عبد العزيز على من أعضاء الحزب الوطنى، وجماعة الإخوان المسلمين(٣) .

وقد تمت عدة محاولات للاتصال بالألمان من جانب هؤلاء الضباط. وكان بعض هذه الاتصالات بمبادأة من الجانب الألمانى للاتصال بالفريق عزيز المصرى، الذى كان مثار إعجاب صغار الضباط ومحور جذبهم، لما عُرف عنه من وطنية ومقاومة للنفوذ البريطانى داخل الجيش. إلا أن هذه المحاولات الألمانية انتهت بالفشل، بعد سقوط إحدى طائرات سلاح الطيران، التى كان يستقلها الفريق عزيز المصرى برفقة الطيارين حسين ذو الفقار صبرى وعبد المنعم عبد الرءوف صباح ١٦مايو ١٩٤١، فى منطقة قليوب والقبض على الثلاثه بعد محاولة هروب فاشلة(٤) .

أما محاولات الاتصال بالألمان من جانب هؤلاء الضباط، فقد بدأت على أثر هزيمة القوات

(١) نفس المرجع ، ص ١٣٦-١٣٧.

(٢) نفس المرجع، ص١٤١. – عبد اللطيف البغدادى، مذكرات عبد اللطيف البغدادى، ج١ (القاهرة : المكتب المصرى الحديث، ١٩٧٧) ص١٢-١٣

(٣) البغدادى، مذكرات عبد اللطيف البغدادى، ص١٢-١٥.

(٤) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧-١٩٤٨، ص١٥٠ – مرسى، المرجع المشار إليه، ص٣٠٤.

البريطانية وتقدم روميل فى اتجاه العلمين فى أواخر يونيو ١٩٤٢. ويقول قائد السرب حسن عزت عن هذا الاتصال : «عقدنا اجتماعاً عاجلاً لنقرر ماذا نفعل إذا اخترق الألمان عنق الزجاجة وهاجموا الدلتا. واتخذنا قراراً خطيراً بإجماع الآراء، وهو أن نرسل أحدنا بطائرة حربية إلى روميل ليشرح له وجهة نظر الوطنيين الأحرار، واستعدادهم للتعاون معهم ضد بريطانيا، إذا كانوا يعطوننا سلاحاً وعتاداً، وعلى أن نكون معهم على قدم المساواة. ونظرنا لبعضنا نحن الطيارين الأربعة، أينا يطير للمحور؟ واختلف وجيه وسعودى، كل منهما يرشح نفسه لهذه المهمة الخطرة. وفض هذه المشادة أنور السادات قائلاً : نعمل قرعة. وعملها بنصف قرش، فوقعت على وجيه، وأصر سعودى على قيامه بالعملية. فعُرض أمره على الأحرار فعادوا وقرروا أن يترك لسعودى هذه المهمة»(١) .

إلا أن هذه المهمة – والتى حمل سعودى فيها معه العديد من المعلومات عن مواقع ونشاط القوات البريطانية فى مصر – لم يُكتب لها النجاح، فلم تصل الطائرة الجلاديتور التى أقلع بها ذلك الطيار المغامر إلى هدفها. ويُرجح عبد اللطيف بغدادى احتمال سقوطها بواسطة الدفاع الجوى الألمانى، لأن الطائرة كانت من نفس الطراز المستخدم بواسطة القوات البريطانية(٢) .

إلا أنه لم تلبث أن جرت محاولة ثانية من نفس النوع قام بها الصول رضوان أحد أفراد التنظيم، والذى نجح فى الوصول الى قوات المحور بعد المغامرة الأولى بأيام قليلة. وقد ذهب رضوان إلى ألمانيا عندما ارتدت قوات المحور إلى أوروبا. وقد قُبض عليه بعد الحرب وحُكم عليه بالسجن خمسة عشر عاماً، وأُفرج عنه بعد قيام الثورة(٣) .

وكانت القضية بالنسبة لهؤلاء الضباط الشبان – كما أشار الدكتور عبد العظيم رمضان – تعبيراً عن كراهيتهم للاحتلال البريطانى، مصحوباً بإغفال غير واعٍ بطبيعة الصراع الدولى فى الحرب العالمية الثانية وبما فعلته ألمانيا فى شعوب أوروبا. فعدوهم الرئيسى كان الاحتلال البريطانى، وهدفهم الرئيسى هو إخراج البريطانيين من مصر. وهم فى سبيل ذلك يرحبون بكافة القوى الدولية التى تستطيع مساعدتهم، حتى لو كانت ألمانية النازية(٤) .

(١) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧–١٩٤٨، ص١٤٦–١٤٧.

(٢) البغدادى، المرجع المشار إليه ص٢٢.

(٣) نفس المرجع، ص٢٢–٢٣.

(٤) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧–١٩٤٨، ص١٤٩.

ولما كان هذا النشاط لبعض شباب سلاح الطيران يتعارض مع سياسة حكومة الوفد فى تأمين القاعدة البريطانية فى مصر وقوات الحلفاء فيها، فقد كان رد فعلها عنيفاً تجاه ذلك النشاط المخرب لسياستها.

ويصف كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية البريطانية موقف الحكومة المصرية من ذلك النشاط قائلاً :

«٣- فى الأسبوع الثانى من يوليو - عندما ثبت خط العلمين - اختفى اثنان من الطيارين المصريين بطائرتى جلاديتور. وبعد فترة قصيرة أصبح واضحاً من تقارير المخابرات أنهما هبطا فى الأراضى التى يحتلها العدو بغرض الإبلاغ عن المعلومات[1] . وقد تصرفت السلطات المصرية بمبادرة منها. فأوقفت طيران سلاح الطيران الملكى المصرى على وجه السرعة، وطلبت الإشراف على نزع مولد الشرر (الماجنيتو) من كافة محركات الطائرات[2] . فى العام الماضى قام رئيس أركان حرب الجيش - والذى أُحيل إلى التقاعد- بمحاولة فاشلة للهروب من البلاد فى إحدى طائرات سلاح الطيران الملكى المصرى بقيادة طاقم من طيارى ذلك السلاح، عندما كان محل شك فى الاشتراك فى بعض الأنشطة الهدامة. ومن ثم، فقد أزعج هذا الحادث الجديد الحكومة المصرية. الأمر الذى جعل رئيس الوزراء ووزير الدفاع يبحثان جدياً تسريح سلاح الطيران المصرى وتحويل أفراده إلى الجيش. وقد تم فوراً، إيقاف ضابط كبير من قيادة سلاح الطيران الملكى المصرى للاشتباه فى اشتراكه فى الحادث، على ضوء ما جاء فى تقارير قسم المخابرات المصرية، التى أكدتها المصادر البريطانية.

«سياسة البعثة العسكرية البريطانية :

«٤- بعد التشاور مع قائد القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط، قررت البعثة الاعتراض على تصفية سلاح الطيران الملكى المصرى، مادام يبدو مؤكدا أن التورط في المؤامرة كان قاصراً على عدد محدود من الأفراد، وأن السلاح ككل كان يشعر بالخجل والمرارة تجاه عمل هذه القلة. وكان هناك اعتقاد بأن تسريح سلاح الطيران الملكى المصرى سيقدم لقوى المحور مادة دسمة للدعاية. وسيعلن أن تسريح ذلك السلاح قد تم نتيجة للضغط البريطانى، ويثبتون أننا كنا قلقين حيال نشاط القوات المسلحة للأمة المصرية، المغتصبة حقوقها. وأكثر من ذلك، فإن تحويل أفراد سلاح الطيران إلى الجيش، سيوقع أيضاً أبلغ

(١) لم يكن معلوماً وقتئذ أن الطائرة الأولى لم تصل إلى هدفها، وهو ما علمه الصول رضوان بعد وصوله إلى خطوط المحور.

(٢) مولد الشرر هو قطعة صغيرة من محرك الطائرة يستحيل إدارة المحرك بدونها.

الأضرار بذلك السلاح، نظراً لأنهم لم يدربوا على العمل الجديد (فى الوحدات البرية)، كما سيكونون مصدرا للشكوي والتذمر.

«وقد تم توضيح هذه النقاط لوزير الدفاع، ومعها المقترحات البديلة، التى تقضى بضرورة استبعاد بعض قدامى الضباط، الذين سيكونون مثلاً سيئاً، سواء لعدم كفاءتهم أو لأسباب أخرى، مادام قد ثبت، أنه بالرغم من عدم وجود عناصر كبيرة مخربة، فإن انضباط السلاح كان فى حاجة إلى مزيد من الحزم.

«وقد تمت الموافقة على ذلك. كما دعا الوزير فيما بعد إلى اجتماع لجنة عليا مكونة من كبار الضباط ـ المختارين بعناية من الجيش وسلاح الطيران الملكى المصرى ـ ومنِّى، لبحث أى أية مقترحات خاصة بإعادة تنظيم سلاح الطيران الملكى المصرى، وهو الأمر الذى أعتقد أنه مرغوب فيه.

«الاجراءات المتخذة بواسطة الحكومة المصرية:

«٥ – لقد كانت لك فرصة انتظرتها طويلاً. وباستثناء ضابطين كنت حريصا على التخلص منهما ـ وُضِعَا لأسباب سياسية محضة تحت الاختيار لمدة ستة أشهر ـ فإن اللجنة قبلت كل مقترحاتى صَدَّق عليها بواسطة الحكومة المصرية. وعلى ذلك كانت النتيجة هى:

(أ) تحويل ثلاثة ضباط قدامى إلى الجيش، ووضع اثنين آخرين تحت الاختبار.

(ب) تحويل أربعة عشر ضابطاً طياراً، من مختلف الرتب، وسبعة عشر من ضباط الصف الطيارين ـ الذين أعتبروا دون المستوى المهنى أو غير ملائمين من الناحية السياسية ـ إلى الجيش أيضاً، نظراً لوجود فائض فى الأفراد، فى الوقت الذى كان فيه سلاح الطيران يفتقر إلى الطائرات». (١)

ويستطرد كبير ضباط الطيران فى البعثة موضحاً فى تقريره ماطراً على إدارة سلاح الطيران الملكى المصرى ونفوذ البعثة البريطانية فيه قائلاً:

---

(١) Air 2/ 2768, 29B, Half - Yearly Report No. 12on the Royal Egyptian Air Force, May to October 1942, pp. 1 - 2.
(ملحق ٢٣)

«٧ – وجد وزير الدفاع أنه من المناسب تغيير مدير السلاح، نظراً لعدم الانضباط الذى ظهر فيه... وقد عُين اللواء حسنى طاهر باشا ـ المعروف بميوله البريطانية ـ مديراً للسلاح. وطاهر باشا ـ ككل المديرين السابقين ـ يفتقر إلي الخبرة الجوية. ونظراً لعدم وجود ضابط كبير بقدر كاف من ضباط سلاح الطيران، فإن الاختيار يبدو طبيعياً.

«٩ – يمكننى القول أن نفوذنا الآن أكبر مما كان عليه خلال الثلاث سنوات الماضية. وأنه من الصعب التنبؤ بما سيكون عليه الحال لو تغيرت الحكومة» (١).

ولما كان ماجاء بذلك التقرير بخصوص بحث رئيس الوزراء ووزير الدفاع حل سلاح الطيران وتحويل ضابطه إلي الجيش، يتعارض مع سياسة الوفد ـ قبل وبعد المعاهدة ـ فى تدعيم القوات المسلحة المصرية لتقوم بدورها فى الدفاع عن البلاد ـ وإسقاط ذريعة الوجود العسكرى البريطانى فى مصر، فإنه كان يتحتم تدقيق تلك الواقعة من المصادر المصرية ومناقشتها، لأن ذلك التقرير يعنى ببساطة أن حكومة الوفد التى كانت حريصة على تخليص القوة الجوية المصرية من السيطرة البريطانية وتدعيمها والتوسع فيها عام ١٩٣٧، وكانت فى عام ١٩٤٢ بمثابة المطرقة التى كادت تهوى لتحطيم نفس القوة، التى ساهمت فى بنائها وتطويرها، لولا تدخل البعثة العسكرية البريطانية، وهو ماذهب إليه الدكتور عبد الوهاب بكر(٢).

وبمناقشة أحد مسئولى الوفد آنذاك، وهو فؤاد سراج الدين، نفى واقعة بحث حل سلاح الطيران لتعارضها مع الخط السياسى الثابت تجاه القوات المسلحة المصرية آنذاك (٣). وقد أيد قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان ـ أركان حرب سلاح الطيران بوزارة الدفاع الوطنى آنذاك ـ نفى واقعة التفكير فى حل سلاح الطيران، إلا أنه أيَّد صحة باقى الإجراءات التى اتخذت للسيطرة على نشاط السلاح. بل إنه أشار إلى أن فكرة نزع مولد الشرر بعد أنتهاء الطيران اليومى كانت فكرته التى تبنتها إدارة سلاح الطيران (٤).

(١) Ibid., p. 2

(٢) انظر بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٨٤.

(٣) اتصال تليفونى مع فؤاد سراج الدين بمنزله فى القاهرة يوم ١١ فبراير ١٩٨٨.

(٤) لقاء شخصى مع قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان بمنزله فى القاهرة يوم ١٢ سبتمبر ١٩٨٨.

وباستثناء مذكرات عبد اللطيف البغدادى، والسجل التاريخى للقوات الجوية، فقد خلت الوثائق المصرية التى أمكن الإطلاع عليها من أى ذكر لما جاء بالتقرير المشار إليه. وتتفق مذكرات البغدادى والسجل التاريخى للقوات الجوية مع الوقائع الواردة فى التقرير، عدا واقعة بحث الوزارة الوفدية حل سلاح الطيران مع بعض الخلافات فى تفاصيل الإجراءات الوقائية التى اقترحتها البعثة العسكرية البريطانية ونفذتها إدارة سلاح الطيران آنذاك (١).

فهل معنى إغفال الوثائق المصرية لواقعة بحث حل سلاح الطيران ونفى الشهود المعاصرين لها، أن الواقعة مختلقة، وأنه لا أساس لها؟

الأرجح أن الأمر على خلاف ذلك، فالتقرير الذى أشار إلى الواقعة بمثابة وثيقة أرشيفية، لم تكتب لتسجيل مواقف تاريخية، فضلا عن ظروف كتابته التى تجعل من الصعب اختلاق مثل هذه الواقعة تماما. فالتقرير كتبه كبير ضباط الطيران بالبعثة وأرسله رئيسها، والواقعة تمت مناقشتها مع رئيس البعثة وقائد القوات الجوية البريطانية بالشرق الأوسط لتجنبها، حفاظاً على المصالح البريطانية كما جاء بالتقرير. وقد أُرسل من ذلك التقرير عدة نسخ إلى السفارة البريطانية فى القاهرة ووزارتى الطيران والحرب فى لندن، فضلا عن القائد العام للقوات البريطانية وقائدى القوات البرية والجوية والبريطانية بالشرق الأوسط(٢). فلا يعقل أن يتواطأ هؤلاء مع كل من كبير ضباط الطيران (كاتب التقرير) ورئيس البعثة (مرسل التقرير) لاختلاق واقعة لا أساس لها، خاصة وأن السفارة البريطانية والقيادات البريطانية الأخرى، التى تتواجد مقار قيادتها فى القاهرة، كانت قادرة على التحقق من صحة الواقعة بمصادرها الخاصة نظراً لأهمية الموضوع على المستويين السياسى والعسكرى.

وعلى ذلك، فإنه من الراجح أنه تم فعلا إخطار البعثة البريطانية بأن رئيس الوزراء ووزير الدفاع يبحثان جديا تسريح الطيران وتحويل أفراده إلى الجيش.

والسؤال هنا: هل كان مصطفى النحاس وحمدى سيف النصر يعنيان فعلا ذلك القول، أم أنه قيل على سبيل التهدئة والترضية للجانب البريطانى؟

---

(١) البغدادى، المرجع المشار إليه، ص ١٦ ، ١٧ ، ٢١، ٢٢ ، ٢٣ .ـ قيادة القوات الجوية، السجل التاريخى للقوات الجوية، ج٢، ص ٥٩ ـ ٦١، ٨٧ـ٢٩.

(٢) Air 2/ 2768, 29A, Stone to the Under - Secretary of the Air Ministry, secret letter, No. M/6/4, 15. 12.1942.

إن الخط الثابت لسياسة الوفد تجاه تطوير وتدعيم القوات المسلحة المصرية حتى ذلك الوقت، يرجح الاحتمال الثانى، وأن ماتم إبلاغه إلى البعثة العسكرية البريطانية إنما كان مجرد مناورة سياسية لامتصاص غضب السلطات البريطانية وتهدئتها، خاصة أن ما أشار إليه تقرير كبير ضباط الطيران بالبعثة، هو بحث حل سلاح الطيران وليس اتخاذ قرار الحل. وبحث حل سلاح الطيران المصرى، لا يعنى بالضرورة اتخاذ قرار الحل بعد بحث الأمر. فالبحث قد يؤدى إلى تقرير الحل أو اتخاذ قرارات أخرى بديلة. وهو ما اقترحته البعثة العسكرية البريطانية فعلا، ظناً منها أن الوزارة جادة فى موضوع الحل، الأمر الذى وجدته سيضر بالمصالح البريطانية فى مصر.

ومما يزيد من ترجيح هذا الرأى، أن السجل التاريخى للقوات الجوية المصرية ومذكرات البغدادى ليس بهما أى إشارة إلى واقعة بحث حل سلاح الطيران، رغم أنها أشارت إلى باقى الوقائع الواردة فى التقرير، وكان باستطاعة عبد اللطيف البغدادى - خاصة بعد الثورة - التحقق من صحتها.

وإذا كان نفى فؤاد سراج الدين للواقعة قد يُحمل على أنه دفاع عن موقف حكومة الوفد فإن شهادة قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان - الذى كان يعمل آنذاك أركان حرب سلاح الطيران بالوزارة وشارك فى الموضوع باقتراحه - لا تحمل شبهة الدفاع عن النفس، لأنه لم يكن مسئولا عن أى قرار يتخذه الوزير. الأمر الذى يرجح أن الموضوع لم يخرج عن دائرة حديث المناورات السياسية على المستوى الوزارى.

إلا أنه فى النهاية، كان نتيجة قبول وزير الدفاع للمقترحات البديلة التى قدمتها البعثة العسكرية البريطانية، تشتيت سبعة عشر ضابطاً وثمانية وأربعين من ضباط الصف (منهم ٣٦ طياراً) من ذوى الخبرة والوطنية، وزيادة سيطرة وهيمنة البعثة البريطانية، والتى استغلت تلك الأحداث لتصفية حساباتها الخاصة وإعادة سيطرتها على سلاح الطيران الملكى المصري مرة ثانية (١).

(١) Ibid., pp. 1 -2. - Air 2/ 2768, 36B, Half - Yearly Report No. 14 on the Royal Egyptian Air Force, May to October 1943, p. 4.

(٢) تدهور موقف القوة الجوية المصرية فى السنة الأولى لحكم الوفد:

نتيجة للأحداث السابقة وتراجع جزء كبير من الأسراب البريطانية إلى مطارات الدلتا، على أثر تقديم روميل إلى العلمين وتدعيم القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر عام ١٩٤٢[١]، فقد قلّت الحاجة إلى جهود القوة الجوية المصرية لتأمين مؤخرة القوات البريطانية، فضلا عن فقد ثقة السلطات البريطانية فى هذه القوة بعد أحداث الهروب المتكررة فى اتجاه قوات المحور. الأمر الذى أدى إلى تحديد كمية الوقود فى الطائرات المصرية بما لا يزيد عن ساعة طيران واحدة، حتى لا يتعدى طيرانها منطقة القاهرة [٢].

ولم تؤد عودة سيطرة البعثة على سلاح الطيران المصرى وقيادته إلي شل القوة الجوية المصرية وربطها بالأرض فقط، بل أدت أيضاً إلى عملية نهب منظمة للمعدات وقطع الغيار، التى سبق لمصر شراؤها وتقديمها هدية إلى القوات الجوية البريطانية، تحت دعوى أنها فائض عن حاجة الوحدات الجوية المصرية، وتم ذلك بموافقة الحكومة المصرية بطبيعة الحال.

ويروى كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية هذه المهزلة فى تقريره قائلاً: «بتفقد مخزون المعدات وقطع الغيار، فقد وُجِدَ أنه نظرا لتأجيل خطة التوسع، فإن هناك الكثير من العناصر اللازمة للطيران ومعدات الورش، وكمية كبيرة من قطع الغيار أصبحت فائضة عن الحاجة، مما دعا إلى تسليمها إلى القوات الجوية الملكية (البريطانية)، والتى استلمها بامتنان كامل» [٣].

وقد أدت السياسة البريطانية، سواء فى عرقلة إمداد القوة الجوية المصرية بقطع الغيار أو الطائرات الحديثة، وأخيراً سماح الحكومة المصرية بنهب مخزون هذه القوة من قطع الغيار والمعدات إلى تدهور الحالة الفنية وصلاحية الطائرات خلال عام ١٩٤٢.

فمن إجمالى عدد طائرات القوة الجوية المصرية البالغ ١٣٣ طائرة فى أكتوبر ١٩٤٢، كان الصالح للطيران من هذه الطائرات هو ٤٧ طائرة فقط، منها ٣٢ طائرة تدريب [٤]. أى أن

(١) Owen, op. cit., p. 105.

(٢) البغدادى، المرجع المشار إليه، ص ٢٣.

(٣) Air 2/ 2768, 29B, op. cit., p. 3.

(٤) Air 2/ 2768, 29B, op. cit., Appendix B.

القوة الصالحة من طائرات القتال لم تكن تزيد عن ١٥ طائرة من جملة الخمسة أسراب التى كانت تملكها مصر آنذاك (١). وهو ما يوضح بشكل كبير الموقف السيىء الذى كانت عليه القوة الجوية المصرية فى نهاية عام ١٩٤٢ والذى استمر حتى منتصف ١٩٤٣.

وقد أثر كل من سوء الموقف الفني للقوة الجوية وسياسة تحديد الطيران ـــ التى اتبعت بعد حادثتى سعودى ورضوان ـ على كفاءة الطيارين ومستوى تدريبهم. حيث انخفض متوسط ساعات طيران السرب شهرياً إلى ما بين أربعين ومائة ساعة. أى أن متوسط ساعات الطيار كان يتراوح مابين ثلاث وسبع ساعات (٢) ولم يكن هذا القدر الضئيل من ساعات الطيران يسمح بقدر ملائم من التدريب بطبيعة الحال (٣).

وقد لخص قائد اللواء الجوى «شيك Chick» كبير ضباط الطيران الجديد بالبعثة العسكرية فى أول تقاريره عام ١٩٤٣، أسباب تدهور مستوى التدريب والروح المعنوية آنذاك فيما يلى(٤).

(أ) الافتقار إلى القدرة على التخطيط.

(ب) قصور التوجيهات من أعلى لنقص خبرة وتدريب ضباط الأركان بإدارة السلاح.

(جـ) القصور فى صفات الزعامة والقدرة التنظيمية لدى القادة.

(د) القصور فى المعدات والطائرات الحديثة.

(هـ) الموقف السياسى.

وقد يكون «شيك» محقاً فى تحليله للموقف وأسباب القصور الذى تعانى منه القوة الجوية المصرية، إلا أننى أرى أن الأسباب الثلاثة الأولى التى أشار إليها، تعود أيضاً إلى أسباب سياسية. وإنْ كانت حكومة الوفد ليست مسئولة وحدها عنها بطبيعة الحال.

فالقوة الجوية التى تم التخطيط لها فى عهد وزارة النحاس عام ١٩٣٧ ووزارات محمد

(١) Ibid., p. 4 .

(٢) Idem.

(٣) كان الطيار فى ذلك الوقت يحتاج إلى ما بين ١٥، ٢٠ ساعة طيران شهريا على الأقل.

(٤) Air 2/ 2768, 33B, Half - Yearly Report No. 13 on the Poyal Egyptian Air Force, November 1942 to April 1943. p. 10.

محمود قبل بدء الحرب، كانت متوازنة فى بنائها، وإن لم يراع فيها آنذاك، ظروف مصر المالية من ناحية، وتقلبات السياسة المصرية والبريطانية من ناحية أخرى.

ولذلك، عندما توقفت خطة التوسع فى عهد حكومة على ماهر، كان هناك فائض فى القوى البشرية، التي كان مقدراً أن تستوعبها الأسراب والوحدات الجوية الجديدة التى كان سيتم تشكيلها طبقاً لتلك الخطة.

كما لم يتم أى توسع فى إدارة السلاح بما لايسمح لها بالسيطرة السليمة على أعمال الوحدات الجوية وقوتها النامية حتى وزارة على ماهر، رغم الإلحاح المستمر من رئيس البعثة على وزير الدفاع.

أما قصور التوجيهات من أعلى، فإننى اعتقد أنها ترجع أولا إلى تعيين مديرى سلاح الطيران من ضابط الجيش الذين يفتقرون إلى الخبرة الجوية دون الاهتمام بتأهيلهم مسبقا لتفهم طبيعة عمل القوة الجوية، وثانيا فإنها تعود إلى الحساسية السياسية المتبادلة بين ضباط أركان السلاح الجوى الملكى وضباط البعثة العسكرية.

فبينما كان الضباط المصريون يريدون إثبات قدرتهم بالاعتماد على أنفسهم دون معاونه كبيرة من رجال البعثة، كان هؤلاء يعتبرون ذلك تجاهلا لهم وحداً من نفوذهم، وهو ما كان مصدر شكوتهم بصفة مستمرة. الأمر الذى حد من قدرة ضباط الأركان بإدارة السلاح على الاستفادة من رجال البعثة.

أما الافتقار إلى صفات الزعامة والقدرة التنظيمية لدى القادة، فأظنها ترجع أساساً إلى نوعية القادة الذين تولوا قيادة سلاح الطيران من الجيش دون الإعداد المسبق لهم لتولى مثل هذه المناصب، والذين كان يتأثر تعينهم فى مناصبهم بميولهم السياسية ومدى ولائهم للسلطات البريطانية. ومن ثم، كان هناك فجوة فى الثقة بين قادة سلاح الطيران ممن تربوا فى المدرسة الإنجليزية، وشباب القوة الجوية ممن انضموا إلى ذلك السلاح بعد إنشائه. وعلى ذلك، فلم تكن قيادة السلاح تعتبر المثل الأعلى لضابطه، سواء من ناحية الخبرة الجوية أو الانتماءات السياسية.

وخلاصة القول، فإن أدق ماوصف به موقف القوة الجوية المصرية آنذاك «أنها كانت تفتقر -

بطريقة محزنة ـ إلى نظرة متفائلة، خلال الثلاث سنوات الماضية». وكان ذلك أبلغ تعبير عن حالة القوة الجوية، جاء فى تقارير البعثة العسكرية نفسها (١).

(٣) رفع كفاءة القوة الجوية المصرية لتدعيم المجهود الجوى للحلفاء:

مع انتصار الحلفاء فى العلمين، ومطاردتهم لقوات المحور حتى تونس فى الشهور الأولى لعام ١٩٤٣، بدأ الموقف البريطانى فى مصر يقوى مرة أخرى، الأمر الذى انعكس على القوة الجوية المصرية. فبدأت تقل حساسية السلطات البريطانية لاستخدام سلاح الطيران الملكي المصرى فى دعم المجهود الحربى للحلفاء.

ومن ثم، بدأ موقف القوة الجوية المصرية يتحسن تدريجياً، اعتباراً من شهر مارس ١٩٤٣، عندما ظهر لقيادة القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط ـ نتيجة للموقف العسكرى ـ أنه سيكون مناسباً تجهيز الأسراب الثانية والسادسة قتال (المصرية) بطائرات ومعدات القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر، لتوفير القوى البشرية البريطانية (٢).

«وفى مؤتمر القادة الجويين الذى عقد بقيادة القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط فى ٢٢، ٢٣ مارس ١٩٤٣، أكد قائد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط على دقة موقف القوى البشرية البريطانية.

وطبقا لتعليماته فإنه يجب بذل الجهود لإحلال أفراد سلاح الطيران الملكى المصرى محل وحدات القوات الجوية الملكية فى الدفاع الثابت عن الدلتا»(٣). وفى ذلك المؤتمر اتُخذت القرارات التالية (٤):

(أ) إعداد خطة فى شهر يوليو ١٩٤٣ لتطقيم سربى البالونات فى منطقة القناة بواسطة أفراد سلاح الطيران الملكى المصرى.

(ب) عمل الترتيبات اللازمة لتطقيم رف الأرصاد فى ألماظة بواسطة الطيارين وأطقم الصيانة المصريين. واستخدام بعض عمال اللاسلكى المصريين مع القوات البريطانية.

---

(١) Air 2/ 2768, 33B, op. cit., p.2.

(٢) Air 2/ 2769, 2B, Half - Yearly Report No. 16 on the Royal Air Force, May to October 1944, p.2.

(٣) Air 2/ 2768, 2B, Half - Yearly Report No. 16 on the Ooyal Egyptian Air Force, May to October 1944. p. 2.

(٤) Air 2/ 2768, 36B, op. cit., p. 6.

(جـ) قيام بعض الطيارين المصريين بالاشتراك مع المجموعة ٢١٦ فى نقل الطائرات من ورش الإصلاح فى مصر إلى مناطق العمليات والعودة بالطائرات التى تحتاج إلي إصلاح بالورش. والاستعانة فى ذلك بالطيارين المصريين الحاصلين على دورات تدريب القتال فى وحدات القوات الجوية الملكية.

ولما كانت حكومة الوفد تعاني فى الشهور الأولى لعام ١٩٤٣ أزمة سياسية مع الملك ـ الذى كان يحاول استغلال ما جاء فى الكتاب الأسود لإقالة الوزارة ــ فقد كان النحاس فى ذلك الوقت فى أمس الحاجة إلي تأييد السلطات البريطانية فى مواجهة الملك. وهو ما استدعى قيام السفير البريطانى بمقابلة الملك عصر يوم ١٤ أبريل ١٩٤٣، ليطلب منه «أن يمنح النحاس باشا رئيس الوزراء فرصة تبرئة ساحتة وساحة حكومته من الادعاءات الواردة فى الكتاب الأسود» (١).

بل أن تشرشل أصدر تعليماته إلى السفير البريطانى باستخدام القوة مرة أخرى لفرض حكومة الوفد على الملك، إذا اقتضت الضرورة ذلك (٢).

ومن ثم، فلم تكن حكومة الوفد آنذاك فى الوضع الذى يجعلها تعترض، حتى لو أرادت، على مانوته وقررته قيادة القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط تجاه سلاح الطيران الملكى المصرى، دون الرجوع إليها.

إذ تم فى الشهر نفسه ـ تنفيذاً لذلك المخطط ـ عمل الترتيبات اللازمة لتدريب أعداد كبيرة من القوة الجوية المصرية فى وحدات تدريب القتال والمنشآت التعليمية البريطانية الأخرى، فضلاً عن كلية الأركان بالشرق الأوسط.

وقد بلغ ما تم تأهيله فى وحدات تدريب القتال حتى ٣١ أكتوبر ١٩٤٤ واحداً وتسعين من رجال سلاح الطيران الملكى المصرى، وأحد عشر ضابطاً فى كلية القيادة والأركان، وكذا

(١) محسن محمد، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٣٩.

أربعة ضباط كمدربين للهجوم الجوى، فضلا عما تم تأهيله فى المنشآت التعليمية الأخرى(١).

كما عُقد فى شهر يوليو من العام نفسه مُؤتَمرٌ فى مقر رئاسة البعثة العسكرية، تقرر فيه عودة أفراد سلاح الطيران الذين تم إبعادهم إلى الجيش نتيجة للأحداث السياسية وقت أزمة العلمين (٢).

وصاحب هذا النشاط البريطاني المكثف لتوفير القوى البشرية المدربة لتدعيم مجهودها الحربى، نشاط آخر لتزويد المقاتلات المصرية بطائرات بديلة عن الجلاديتور، التى تم سحب سربيها من خدمة الدفاع الجوى لسوء حالتها الفنية بعد أن قضت بالعراء أكثر من عامين.

وعلى ذلك، سلُم إلى سلاح الطيران الملكى المصرى أول دفعة من طائرات «التوماهوك Tomahawk» الأحداث، وإن كان بطل استخدامها فى المقاتلات البريطانية آنذاك، على سبيل الإعارة فى أبريل ١٩٤٣. وفى شهر مايو من العام نفسه تم تشكيل ثالث أسراب المقاتلات فى القوة الجوية المصرية من تلك الطائرات (٣).

إلا أن الحكومة بتعاقدها على شراء سرب من طائرات الهاريكين ٢ سى لإعادة تسليح السرب الثانى، أوقفت عملية إحلال طيارى ذلك السرب فى أحد الأسراب البريطانية. وإن كان ذلك لم يحرم القيادة البريطانية من الاستفادة بجهود ذلك السرب. وبدلا من أن تستخدم أفراده فقط فى دعم جهودها، فإنها استخدمت السرب بكامل قوته من الطيارين والطائرات فى تدعيم مجهودها الحربى، وهو ماوفر عليها طائراتها بطبيعية الحال واستهلك الطائرات المصرية.

ومن ناحية أخرى، فإن الجناح الجوى بالبعثة بذل جهوده فى سلاح الطيران الملكى المصرى ليتواءم مع مخططات القيادة الجوية البريطانية فى مصر، سواء من ناحية التنظيم والتسليح أو من ناحية الاستخدام.

ففى لقائه مع وزير الدفاع المصرى فى أغسطس ١٩٤٣، نجح قائد اللواء الجوى «شيك» فى إقناع الوزير بعدة مقترحات صدّق عليها الأخير، تتلخص فيما يلى(٤):

(أ) استمرار استخدام المقاتلات المصرية ـ بعد إعادة تسليحها ـ فى أعمال الدفاع الجوى تحت سيطرة قائد الدفاع الجوى عن شرق المتوسط.

(١) Air 2/ 2769, 2B, op. cit., Appendix A.

(٢) Air 2/ 2768, 36B, op. cit., p. 4.

(٣) Ibid., p.8.

(٤) Air 2/ 2768, 36B, op. cit., p.2.

(ب) إعادة تنظيم هيئة القيادة لسلاح الطيران الملكى المصرى، والاستفادة بخريجى كلية القيادة والأركان البريطانية فى الشرق الأوسط فى هذا المجال.

(جـ) مراجعة خطط الإنشاءات الخاصة بوحدات سلاح الطيران لتعديلها بما يتمشى مع احتياجات الطائرات الحديثة.

(د) إنشاء مستودع (ورش) صيانة وإصلاح الطائرات.

(هـ) مراجعة التعليمات الخاصة بإعداد تقديرات الميزانية.

(و) إعادة فتح مدرستى تدريب الطيران وميكانيكا الطائرات.

(ز) تشكيل السرية الجوية بالكلية الحربية الملكية لإمداد سلاح الطيران باحتياجاته من الضباط.

(ح) عسكرة المدنيين العاملين فى سلاح الطيران.

(ط) إعداد قانون الخدمة والتعليمات التنظيمية الخاصة بسلاح الطيران.

ولم يكتف كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية بذلك، بل كتب فى تقريره فى أكتوبر عام ١٩٤٣ يستحث وزارة الطيران على إعادة تسليح أسراب المقاتلات المصرية بطائرات حديثة قائلاً: «كانت الأسراب الثانية والخامسة المجهزة بطائرات الجلاديتور تعمل تحت القيادة للعمليات للقوات الجوية الملكية (البريطانية) بعد فترة وجيزة من اندلاع الحرب. وشارك هذان السربان فى العمليات بجانب أسراب القوات الملكية عام ١٩٤٠. كما اشتبك بعض الطيارين مع الطائرات الألمانية فى منطقة السويس. ومع مضى الوقت، أعيد تسليح القوات الجوية الملكية بطائرات ومعدات حديثة. وأصبح من المستحيل على أسراب سلاح الطيران الملكى المصرى التعاون بشكل كامل معها. واقترح الآن إعادة تسليح أسراب المقاتلات بسلاح الطيران الملكى

المصرى واستخدامها مرة أخرى بجانب الأسراب البريطانية فى الدفاع عن مصر» (١).

كما طالب كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية بإعادة تسليح السرب الأول والخاص بالتعاون مع الجيش قائلاً: « والحقيقية أن اللايسندر التى سلُحت بها الأسراب أصبحت قديمة وصعبة الصيانة لإبقائها فى حالة صالحة... ومن المرغوب فيه إعادة تسليح الأسراب بطائرات حديثة للمحافظة على التقدم الذى تحقق بحضور دورات التدريب على القتال» (٢).

أما السرب الرابع والذى كان مفروضاً أن يُسلح بطائرات البلانهيم، القاذفة الخفيفة فإنه فقد هويته كسرب قاذف، نظراً لأنه لم يكن ضمن اهتمامات قيادة القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر أو وزارة الطيران. بل كانت الأخيرة ترى عدم تزويد مصر بطائرات هجومية، لتوفرها لدى القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر من ناحية، ولدواعى أمن قواتها مستقبلا من ناحية أخرى. ومن ثم، ظل ذلك السرب يفتقر إلى الطائرات والمعدات الملائمة لمهمته، مما دعا فى النهاية إلى تحويل بعض طياريه إلى أسراب القتال (٣).

ومع نهاية عام ١٩٤٣ بدأت تظهر ثمار خطة الإصلاح البريطانية والتى ماكان يعيبها سوى تركيزها على ما يفيد جهود الحلفاء فقط. فقد تحسن موقف سلاح الطيران نسبياً، سواء من ناحية التدريب أو التسلح فقد تم استكمال تسليح السرب السادس بطائرات التوماهوك وأعيد تسليح السرب الثانى بطائرات الهاريكين ٢ سى. وأصبح سلاح الطيران الملكى المصرى يتكون من تسعة أسراب، منها ستة أسراب قتال (٣ مقاتلات، سرب تعاون، سرب قاذف، سرب مواصلات) وثلاثة أسراب تدريب. ووصلت قوتها البشرية إلى ٢٦٣٨ فرد (منهم ١٢٨ ضابطاً بما فيهم الضباط غير الطيارين، ٣٠ من ضباط الصف الطيارين).

ومع بداية عام ١٩٤٤، استمر حضور أفراد سلاح الطيران المصرى لدورات تدريب القتال ودورات أركان الحرب والقيادة والإدارة الصغرى، والدورات الخاصة بالشئون الإدارية والفنية فى وحدات ومعاهد القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط. كما استمر تحسن مستوى التدريب والروح المعنوية، نتيجة لكثافة التدريب، والاشتراك فى مهام العمليات. وكانت النتيجة مذهلة على

(١) Ibid., p. 2.

(٢) Ibid., p. 7.

(٣) Ibid., p. 8.

حد قول قائد اللواء الجوي «شيك»، كبير ضباط الطيران بالبعثة (١).

ومن الناحية التنظيمية فقد أحرز إعداد قانون الخدمة والتعليمات التنظيمية لسلاح الطيران الملكى المصرى تقدما كبيراً. إلا أن عملية إعادة تنظيم هيئة القيادة لسلاح الطيران كانت تسير ببطء، لأن اللواء حسنى طاهر مدير السلاح كان له رأي آخر. فقد وافق على تنفيذ التنظيم الذى اقترحته البعثة العسكرية بالنسبة للأقسام المتعلقة بالطيران (عمليات وتدريب)، أما الأقسام الإدارية فى مخطط تنظيم هيئة القيادة، فقد رأى تأجيل تشكيلها حتى يثبت نجاح الأقسام المتعلقة بالطيران.

وهذا الموقف من مدير سلاح الطيران، يعكس بعض أنواع المشاكل التى واجهتها القوة الجوية المصرية فى سنواتها الأولى، عندما كان يتولى قيادتها كبار ضباط الجيش دون تأهيل أو خبرة سابقة بها.

فقد غاب عن ذهن مدير سلاح الطيران يومئذ ـ نتيجة لعدم درايته بطبيعة عمل وخصائص السلاح الذى يقوده ـ أن نجاح أعمال الطيران، سواء فى جوانبه العملياتية أو التدريبية، يتوقف بدرجة كبيرة على ما نسميه اليوم بالتأمين الإدارى والفنى. وهو ما يقع فى مسئولية أقسام هيئة القيادة التى رأى تأجيل تشكيلها. وبالتالى، فما كان يمكن لأقسام هيئة القيادة المسئولة عن جوانب الطيران، أن تقوم بعملها بنجاح مع تخلف الجوانب الإدارية والفنية. وبعد أن تعطل تنفيذ التنظيم الجديد لهيئة القيادة أكثر من ستة أشهر، وافق مدير سلاح الطيران فى النهاية على تنفيذ خطط التنظيم بشكل كامل.

ولم يقتصر التحسن خلال عام ١٩٤٤ على نواحى التدريب والتنظيم، بل شمل أيضاً جوانب التسليح. فقد زُود السرب الأول بطائرات الهاريكين وحقق مستوىً رائعاً من التقدم، وأشادت به تقارير وحدات القوات الجوية الملكية (البريطانية) والجيش ـ على حد قول قائد اللواء الجوى «شيك». كما وصل السرب الثانى فى فبراير ١٩٤٤ إلى المرتبة والمستوى المعمول بهما فى القوات الجوية الملكية البريطانية (٢).

(١) Air 2/ 2769, 1B, Half - Yearly Report No. 15 on the Royal Egyptian Air Force, October 1943 to April 1944, p. 1.

(٢) Ibid., pp. 5 - 6.

كما أضيف للسرب الثالث (مواصلات) ثلاث طائرات «أنسن». أما السرب الرابع (قاذفات) فقد زُود بست طائرات أنسن أخرى لأغراض التدريب والقيام بدوريات مقاومة التهريب [1].

وعلى الجانب السلبى فقد باءت بالفشل الجهود المصرية المجددة لتسليح السرب الرابع بطائرات «الموسكيتو»،[2] وشراء عشر طائرات «هارفارد» للتدريب المتقدم. الأمر الذى دفع الحكومة المصرية لقبول عرض بريطاني لشراء ٢٥ طائرة «مايلزماستر»، كانت مجمدة فى أحواض السفن بالإسكندرية فى طريقها إلى تركيا.

أما عن استخدام وحدات وأفراد القوة الجوية المصرية لصالح المجهود الحربى للحلفاء، وقيامهم بأعمال وحدات القوات الجوية الملكية، فقد تزايد ذلك الاستخدام، سواء داخل مصر أو خارجها ـ على حد قول كبير ضابط الطيران بالبعثة البريطانية [3].

فبالإضافة إلى توسيع جهود رجال سلاح الطيران الملكى المصرى فى أسراب البالونات ورف الاستطلاع والمجموعة ٢١٦ لنقل طائرات الحلفاء ما بين مسارح العمليات فى شمال أفريقيا وأوروبا والقاعدة البريطانية فى مصر، فقد وُضع السرب الثانى تحت قيادة قائد المجموعة ٢١٩ البريطانية. وأُعيد تمركز السرب إلى مطار إدكو ـ الذى كانت تحتله بعض الوحدات الجوية البريطانية ـ فى ٢ فبراير ١٩٤٤.

ويصف كبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية مستوى وسلوك هذه الوحدات آنذاك بقوله: «لقد كان مظهر وسلوك أفراد سلاح الطيران الملكي المصرى ومستوى تدريبهم مفاجأة للقوات الجوية الملكية (البريطانية) التى رحبت بوجودهم، وقدمت لهم كافة المساعدات، وتحدثت عنهم تقارير القوات الجوية الملكية (البريطانية) وعن المهام التى قاموا بها حتى ذلك التاريخ» [4].

واستمر السرب الثانى يعمل فى حماية قوافل الحلفاء وبدوريات الدفاع الجوى من مطار إدكو أولاً ثم من مطار مرسى مطروح بعد ذلك، إلى أن أُعيد تحت القيادة المصرية بعد أن تآكلت طائراته من الصدأ.

(١) Air 2/ 2769, 2B, op. cit., p.1.
(٢) Ibid., p. 3.
(٣) Ibid., p.1.
(٤) Air 2/ 2769, 1B, op. cit., p.6.

أما السرب السادس والذى ابتلى بطائرات التوماهوك العتيقة، فلم يُقَدَّر له العمل مع القوات الجوية الملكية (البريطانية) كالسرب الثانى، نظراً لإيقاف طيران هذا الطراز فوق البحر لعيوب فنية فى محركه. كما استمرت صلاحية هذا السرب فى تدهور رغم الإشراف الفنى البريطانى على صيانته، حتى توقف تماما عن الطيران فى النصف الثانى من عام ١٩٤٤، دون أن يقدم شيئاً مفيداً لسلاح الطيران الملكى المصرى، أو حتى للقوات الجوية الملكية البريطانية، والتى أصدرت تعليماتها الفنية بإيقاف طيران ذلك الطراز.

وكانت النتيجة تعطل طيارى ذلك السرب وحرمانهم حتى من التدريب (١).

ويمكن القول إن حكومة الوفد ـ أثناء حكمها خلال الحرب ـ أسلمت زمام سلاح الطيران الملكي المصرى إلى البعثة البريطانية من ناحية وقيادة القوات الجوية الملكية من ناحية أخري. ورغم حرصها على نمو القوة الجوية المصرية، إلا أن حرصها على إرضاء السلطات البريطانية كان أكبر، إلى الحد الذى شلت فيه تلك القوة، وشتّتت نخبة من رجالها المدربين والوطنيين لإرضاء السلطات البريطانية عام ١٩٤٢. ولم ينقذ سلاح الطيران من ذلك المصير التعس إلا حاجة القيادة الجوية البريطانية لجهود الطيران المصرى لدعم مجهودها الحربى.

ويري الدكتور عبد الوهاب بكر، أن سياسة التعاون التى كانت تنتهجها حكومة الوفد ـ والتى وصلت إلى حد المساندة وتنفيذ أكثر مما هو منصوص عليه فى معاهدة ١٩٣٦ ـ يعود إلى اعتراف النحاس باشا بصنيع البريطانيين نحوه، وأن حكومة الوفد فى مسلكها هذا لم تكن تقوم بدور الحكومة الوطنية، أو حكومة الشعب التى ينتظر منها أن تناوىء البريطانيين، أو تحارب وجودهم فى البلاد عامة وفى الجيش خاصة (٢).

وقد يكون الدكتور عبد الوهاب بكر على حق بالنسبة لما جاء فى تحليله لدوافع حكومة الوفد، إلا أنه من الواضح أن الاعتراف بالجميل لم يكن الدافع الوحيد لتلك الحكومة تجاه السلطات البريطانية، سواء على المستوى السياسى أو العسكرى.

فقد كان مصطفى النحاس، وهو أبو المعاهدة، يرى أن التزام مصر بتنفيذ المعاهدة نصاً

(١) Air 2/ 2769, 2B, op. cit., p. 7.

(٢) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٨٥.

وروحاً خلال الحرب، هو المدخل الصحيح لطلب تعديلها أو إلغائها بعد انتهاء الحرب، وهو ما طالب به فعلا خلال الحرب وبعدها، ونفذه من جانب واحد فى أول حكومة له بعد الحرب، عندما لم يجد تجاوباً من الحكومة البريطانية تجاه مطالب مصر القومية.

فمنذ الشهور الأولى لوزارته الخامسة أجرى النحاس اتصالاته مع السفير البريطانى والوزراء البريطانيين لاستصدار إعلان من الحكومة البريطانية بخصوص نواياها لتعديل المعاهدة بعد الحرب. إلا أن هذه المحاولات لم يُكتب لها النجاح (١).

كما لم يكن منطقياً، وهو رئيس الوزراء الذى وقع المعاهدة، أن يناوىء الدولة التى تحالف معها، عند أول اختبار حقيقى للمعاهدة، وأثناء قيام تلك الدولة بالدفاع عن مصالحها وعن مصر فى الوقت نفسه، لأن ذلك من شأنه أن يعرقل الهدف الذى كان يسعى إلى تحقيقه. ومن ثم، كان رد الفعل عنيفاً من حكومة الوفد تجاه النشاط السرى فى القوة الجوية المصرية للاتصال بالمحور عام ١٩٤٢. فلم تكن الحكومة آنذاك على استعداد لأى شىء يمكن أن يحيد بها عن أهدافها، الأمر الذى يتعارض مع ماذهب إليه الدكتور عبد الوهاب بكر فى الشق الثاني من تحليله.

وأعتقد أن حكومة الوفد خلال الحرب، وإن كانت قد توسعت فى تعاونها مع السلطات البريطانية بأكثر مما تمليه المعاهدة كبديل عن إعلان الحرب، فإنها كانت تنطلق من منظور وطنى، إلا أنه كان لها أسبابها ورؤيتها الخاصة فى معالجة القضية المصرية. والتى كانت تتلخص فى أن الالتزام المصرى بتنفيذ معاهدة ١٩٣٦، ومساندة الحلفاء وتقديم التسهيلات اللازمة لهم، وتأمين قاعدتهم فى مصر، من شأنه أن يجعل لمصر صوتا مسموعاً لدي الحكومة البريطانية. فضلا عن أن حكومة الوفد كانت ترى أنه بمساندتها لبريطانيا، فإنها تساند قضية الديمقراطية ضد الفاشية، وهو مايؤمن به الوفد وصرح به النحاس نفسه (٢).

٣ - أثر سياسة إعلان الحرب:

عندما شُكلت وزارة أحمد ماهر (الأولى) فى ٨ أكتوبر ١٩٤٤، على أثر إقالة حكومة الوفد، كان الحلفاء يسيرون قُدما نحو تحقيق النصر بعد أن خرجت إيطاليا من الحرب وأطبقت قوات

(١) محسن محمد، المرجع المشار إليه، ص ٣٥٠ - ٣٥٢.

(٢) رمضان، تطور الحركة الوطنية فى مصر ١٩٣٧ - ١٩٤٨، ص ٢٢٨.

الحلفاء على ألمانيا من كل جانب، ولذا لم تكن بريطانيا قلقة آنذاك تجاه أى تهديد خارجى لقاعدتها العسكرية فى مصر. ولذا لم تجد ما يبرر تدخلها لمساندة حكومة النحاس باشا، عندما استغل الملك غياب السفير البريطانى فى إجازته وأقال حكومة الوفد.

وصرح أحمد ماهر منذ يومه الأول أنه مؤيد لسياسة التفاهم مع بريطانيا ومنفذ لمعاهدة ١٩٣٦، كما أعلن فى خطبة العرش أن حكومته تواصل بإخلاص تنفيذ ما تتطلبه معاهدة الصداقة والتحالف التى تربطها ببريطانيا العظمى (١).

إلا أن ما أعلنه أقطاب الحلفاء فى فبراير ١٩٤٥ ـ بعدم اشتراك أى دولة فى مؤتمر سان فرنسيسكو لتكوين الأمم المتحدة، مالم تكن تلك الدولة قد أعلنت الحرب على دول المحور قبل أول مارس ١٩٤٥، جعل مسألة إعلان مصر الحرب تطفو على السطح مرة أخري بعد أن قاربت الحرب على نهايتها. وقد كانت كل الحكومات المصرية السابقة منذ إعلان الحرب تنفذ سياسة تجنيب مصر ويلات الحرب بدرجات متفاوتة من التعاون مع قوات الحلفاء، رغم العمليات الحربية التى دارت على أراضيها واشتركت بعض قواتها فى جزء منها.

ولما كان أحمد ماهر نفسه من دعاة دخول مصر الحرب منذ البداية، فقد رأى ضرورة إعلان مصر الحرب حتى لايقعدها ذلك عن الاشتراك فى مؤتمر سان فرنسيسكو. ونظراً لعلمه أن أغلب فئات الشعب تعارض اشتراك مصر فى الحرب حتي ولو كان شكلياً، فقد رأى أنه يجب التمهيد لهذا الرأى حتى يقبله الساسة المصريون والرأى العام فى البلاد. فدعا إلى تشكيل لجنة سياسية من أهل الرأى فى مصر على خلاف ميولهم لبحث الموضوع (٢).

وعقدت هذه اللجنة ـ التى قاطعها الوفد ـ اجتماعات كثيرة، اتفقت بعدها على ضرورة اشتراك مصر فى مؤتمر سان فرانسيسكو، ووجب على مصر لذلك إعلان الحرب، وهو ماوافق عليه مجلس الوزراء عندما نقل إليه أحمد ماهر رأى اللجنة السياسية. ونظراً لأن إعلان الحرب على دول المحور بعد أن بَعُدَ مسرح تلك الحرب وتهديدها عن مصر لا تعتبر إعلانا لحرب دفاعية، فقد تقرر عرض الأمر على البرلمان (٣).

---

(١) طارق البشرى، الحركة السياسية فى مصر ١٩٤٥ – ١٩٥٢ (ط ٢: القاهرة: دار الشروق، ١٩٨٣)، ص ٢٢.

(٢) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ص ٢٥٧.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٥٨.

وعندما شُكلت وزارة محمود فهمى النقراشى فور اغتيال الدكتور أحمد ماهر، فى نفس اليوم الذى ألقى فيه بيان الوزارة فى البرلمان بشأن إعلان الحرب، جاء تشكيل الحكومة الجديدة من نفس أعضاء الوزارة السابقة باستثناء رئيسها بطبيعة الحال. ومن ثم، لم تتغير سياستها تجاه إعلان الحرب، والتى وافق البرلمان على إعلانها فى اليوم التالى لاغتيال الدكتور أحمد ماهر.

ولم تنقض سوى شهور قليلة على تشكيل حكومة النقراشى، حتى انتهت الحرب العالمية الثانية باستسلام ألمانيا فى مايو ١٩٤٥، وأعقبتها اليابان فى أغسطس من العام نفسه. وبذلك أُسدل الستار على آخر فصول السياسة المصرية تجاه تلك الحرب.

وقد انعكس كل من الموقف العسكرى وسياسة الحكومة المصرية خلال تلك الفترة على القوة الجوية المصرية فى اتجاهين هما:

(أ) إعادة تسليح بعض أسراب سلاح الطيران الملكى المصرى.

(ب) استخدام الوحدات الجوية لصالح المجهود الحربى للحلفاء.

فالنسبة للاتجاه الأول، فقد اتخذت حكومة أحمد ماهر سياسة مغايرة لما كانت تتبعه حكومة الوفد، حيث اتصفت هذه السياسة بالتشدد حيال التأخير فى الإمداد بالأسلحة والتلويح باللجوء إلى مصادر بديلة للحصول على السلاح (١).

ولما كانت شركة «كيرتس ـ رايت Curtiss - Wright» الأمريكية قد فتحت لها مكتباً فى مصر، وبدأت فى الاتصال بمدير سلاح الطيران فى أواخر عهد وزارة النحاس، فقد خشيت السلطات البريطانية أن تتجه الحكومة المصرية إلى مصادر التسليح الأمريكية، خاصة وأن أسعارها كانت أقل بدرجة كبيرة (٢).

ومن ثم، بدأت سياسة التشدد تجاه مطالب التسليح ـ والتى اتبعتها حكومة أحمد ماهر فى ظل المنافسة الأمريكية الجديدة ـ تؤتى ثمارها. ففى يناير ١٩٤٥ وافقت القوات الجوية الملكية على إعادة سلاح الطيران الملكى المصرى عشر طائرات هاريكين ٢ سى، تم إعادة تسليح

(١) بكر، المرجع المشار إليه، ص ٢٨٦.

(٢) Air 2/ 2769, 2B, op. cit., p.3.

السرب الأول بسبع منها، وأعطى السرب السادس الثلاثة الأخرى، حتى يمكن لطياريه الاستمرار فى التدريب بعد أن تم إرسال طائراته إلى مستودعات الخُردة فى نوفمبر ١٩٤٤(١).

كما تم شراء ٢٠ طائرة «سبيتفير Spitfire 5B»، فى فبراير ١٩٤٥، كانت الحكومة البريطانية قد وافقت على بيعها فى عهد وزارة النحاس من حيث المبدأ، إلا أنها لم تحدد موعدا لتسليمها آنذاك (٢).

وعلى حد قول كبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية: «كان لتزويد سلاح الطيران الملكى المصرى بطائرات الهاريكين والسبيتفير تأثيره المضاد على الدعاية الأمريكية، كما كان له تأثيره على قناة إمداد سلاح الطيران الملكى المصرى بالمعدات الأمريكية (٣).

كما أدت المنافسة الأمريكية وضغط الحكومة المصرية إلى دفع كبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية إلى التوصية بشدة «بضرورة السماح بإمداد سلاح الطيران الملكى المصرى بطائرات حديثة مناسبة بسعر مخفض مما تستغنى عنه وحدات القوات الجوية الملكية» (٤)، لإعادة تسليح الأسراب الرابعة (قاذفات) والسادسة (مقاتلات).

كما وافقت قيادة القوات الجوية البريطانية على تسليم مطار حلوان إلى سلاح الطيران الملكى المصرى للتخفيف من حالة التكدس فى مطار ألماظة، والذى كان يتمركز به كل وحدات سلاح الطيران الملكى المصرى عدا السرب الذى يتناوب خدمة الدفاع الجوى فى أرض هبوط السويس.

هذا من ناحية إعادة التسليح، أما من ناحية استخدام سلاح الطيران، فإنه رغم إعلان مصر الحرب واستعداد حكومتى أحمد ماهر، والنقراشى للتعاون الكامل مع القوات البريطانية، واستمرار استخدام القوة الجوية المصرية فى ماكانت تقوم به من مهامٍ على عهد حكومة

(١) Air 2/ 2769, 3B, Half - Yearly Report No. 17 on the Egyptian Air Force, November 1944 to April 1945, p. 2.

(٢) Idem. - Air 2/ 2769, 2B, op. cit., p.2.

(٣) Air 2/ 2769, 3B, op. cit, P,3.

(٤) Idem.

الوفد، إلا أن انكماش المجهود الحربي للحلفاء في الشرق الأوسط، جعل مجال التعاون بين سلاح الطيران الملكي المصري والقوات الجوية للحلفاء يتضاءل تدريجياً (١).

ففي نوفمبر ١٩٤٤ تم حل أسراب البالونات في منطقة القناة والاسكندرية، كما تم سحب السرب الثاني من مرسى مطروح إلى الاسكندرية، ثم أُعيد نهائياً تحت السيطرة المصرية في فبراير. ولم يتبق في المجهود الحربي للحلفاء سوى أفراد رف الأرصاد رقم ١٤١١، والطيارين العاملين في نقل الطائرات ما بين مسرح العمليات في أوروبا والقاعدة البريطانية في مصر ضمن المجموعة ٢١٦ (٢).

ومن ذلك نرى أن سياسة إعلان الحرب لم تؤثر كثيراً سواء على بناء القوة الجوية المصرية أو استخدامها، حيث كانت الحرب على وشك الانتهاء بانتصار الحلفاء. أما التحسن الذي حدث في تسليح السربين الأول والثاني من القوة الجوية المصرية، فيعود إلى ظهور الولايات المتحدة الأمريكية كمنافس جديد لبريطانيا في منطقة الشرق الأوسط، بأكثر مما يعود لسياسة إعلان الحرب التي اتبعتها مصر منذ بداية عام ١٩٤٥.

فقد كان ظهور الولايات المتحدة كقوة عظمى منافسة للحليفة بريطانيا في منطقة الشرق الأوسط، يهدد المصالح البريطانية التقليدية في المنطقة. ولما كانت بريطانيا تعلم بأطماع الولايات المتحدة في بترول منطقة الشرق الأوسط وأسواقه، فقد كانت أكثر استعداداً لتلبية مطالب التسليح المصري، خوفاً من المنافسة الأمريكية، وهو ما نجحت في استغلاله الحكومة المصرية آنذاك.

وبإسدال الستار على آخر فصول الحرب العالمية الثانية في أغسطس ١٩٤٥، فإن حصاد القوة الجوية المصرية في نهايتها كان هزيلاً. فسلاح الطيران الملكي المصري الذي كان يملك مائة وإحدى وثمانين طائرة في نهاية الحرب أُضطر إلى تكهين ست وتسعين طائرة منها لقدمها وعدم صلاحيتها من ناحية، وعدم وجود قطع غيار لها من ناحية أخرى (٣).

(١) Ibid., P.I.

(٢) Idem.

(٣) Air 2/2769, 13, Half-Yearly Report No. 18 on the Egyptian Air Force, May to October 1945, P.9.

والسرب الأول الذى تم تزويده فى أوائل عام ١٩٤٥ بطائرات الهاريكين ٢سى، والذى قالت عنه تقارير البعثة البريطانية «إن مستوى تدريب العمليات لهذا السرب أصبح رائعاً بالمقارنة بالأسراب المماثلة فى القوات الجوية الملكية» (١)، انكمش عمله وتدريبه لنقص الطائرات الصالحة وقطع الغيار (٢).

أما السرب الثانى مقاتل، والذى سلحته حكومة الوفد بثمانى عشرة طائرة هاريكن ٢سى فى نهاية عام ١٩٤٣، وامتدحت سلوكه، ومستوى تدريبه الممتاز التقارير البريطانية عام ١٩٤٤(٣)، كانت طائراته جاثمة على الأرض لا تستطيع الحراك. وتوقف السرب عن الطيران منذ أبريل ١٩٤٥، نتيجة لتآكل هياكل الطائرات من الصدأ - الذى تعرضت به بسبب رطوبة البحر - أثناء حمايتها لقوافل الحلفاء البحرية (٤). وفى النهاية تم تكهين طائرات السرب فى خريف ١٩٤٥ (٥).

وكان نصيب السرب الخامس المقاتل أسوأ حظاً. فقد كان ذلك السرب فى حكم المحلول. وتم تكهين طائراته الجلاديتور العتيقة عام ١٩٤٥، بعد أن توقف أغلبها عن الطيران. وبقى السرب قائماً من الناحية النظرية فقط، حتى يمكن اعتماد الميزانية اللازمة لطائراته وطياريه(٦).

أما السرب السادس - آخر ما شكل من أسراب القتال - فكان أوفر حظاً. حيث كوفىء طياروه على صبرهم الطويل ومعاناتهم مع طائرات التوماهوك، بإعادة تسليح السرب بطائرات «سبيتفير ٥ب»، والتى تسلمها سلاح الطيران فى ٥ يونيو ١٩٤٥ (٧).

(١) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.l.

(٢) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.4

(٣) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.6

(٤) Air 2/2769, 15A, Half-Yearly Report No. 19 on the Royal Egyptian Air Force, November 1945 to April 1946, P.6.

(٥) Air 2/2769, 13, op.cit., P.9

(٦) Ibid., p.6.

(٧) Idem.

كما تحسن موقف السرب الرابع - الذى تحولت مهمته إلى الاستطلاع العام بدلاً من قذف القنابل - بعد تزويده بست طائرات أنسن تم تجهيزها بشكل جيد خلال عام ١٩٤٥. وبدأ السرب تدريبه على رحلات الملاحة الطويلة (١).

وزود السرب الثالث (مواصلات) بثلاث طائرات أنسن جديدة أيضاً. وشكل رف جديد من الطائرات المخصصة للملك بعد إهدائه طائرتين إضافيتين، أحدهما "أنسن ١٢" من القوات الجوية الملكية، والثانية من طراز "داكوتا" أهداها له الوزير المفوض الأمريكى (٢).

كان ذلك موقف الأسراب الستة، التى كانت تشكل القوام الرئيسى للقوة القتالية لسلاح الطيران الملكى المصرى فى نهاية عام ١٩٤٥. ولم تكن أسراب التدريب الثلاثة بمدرسة تدريب الطيران بأفضل حالاً من سابقيها. فقد أدى نقص الطائرات فى سرب التدريب المتقدم إلى «إجراء كل من التدريب المتوسط والنهائى على القليل المتيسر من طائرات المايلزماستر» (٣)، والتى كانت مخصصة أصلاً للتدريب المتوسط.

ولم تمض سوى شهور قليلة على نهاية الحرب حتى «تفاقم النقص الحاد فى طائرات سلاح الطيران الملكى المصرى بتوقف كل طائرات المايلز ماستر فى نوفمبر ١٩٤٥، نتيجة للأعطال الفنية. وتبع ذلك توقف كل طائرات الأنسن فى شهر ديسمبر، حتى يتم إجراء تعديل رئيسى لها فى الأجنحة يحتاج إلى ٦٠٠ ساعة عمل/رجل» (٤). وهو ما جعل كبير ضباط الطيران بالبعثة نفسه يشعر بالحرج، بسبب كثرة العيوب الفنية فيما تبيعه بلاده لمصر من طائرات. وكانت النتيجة الطبيعية لتلك الأعطال والعيوب الفنية هو «توقف التدريب المتوسط عن الطيران اعتباراً من نوفمبر ١٩٤٥، لتزايد الخلل فى طائرات المايلزماستر، التى توقفت تماماً عن الطيران» (٥)، الأمر الذى أدى إلى تدريب طلبة القسم المتوسط على طائرات «الماجستر»

(١) Idem.

(٢) Air 2/2769, 3B, op.cit., P.8

(٣) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.3

(٤) Air 2/2769, 3B, op. cit., P.1

(٥) Ibid., P.4.

الخاصة بالتدريب الابتدائى، حتى يتمكنوا من الاستمرار فى الطيران. إلا أن الموقف كان غير مُرضٍ على الإطلاق - على حد قول كبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية.

كان ذلك هو حصاد السياستين المصرية والبريطانية تجاه القوة الجوية المصرية منذ إبرام المعاهدة وحتى نهاية الحرب العالمية الثانية. ففى بداية الأمر، حالت الأعباء المالية التى فرضتها المعاهدة من ناحية، والتواء السياسة البريطانية من ناحية أخرى، دون تزويد القوة الجوية المصرية بالكم والنوعية الحديثة من الطائرات والعتاد اللازمين لتطوير بنائها، كما كانت تطمع الحكومة المصرية آنذاك.

وعندما تصاعدت الأزمة الدولية فى أوروبا قبل الحرب، وأحست السلطات البريطانية بحاجتها إلى القوات المسلحة المصرية، شجعت خطط التوسع فى تلك القوات رغم المشاكل الاقتصادية التى كانت تعانى منها البلاد.

ولما عجزت موارد البلاد عن تلبية مطالب تلك الخطط، استسلمت الحكومة المصرية لمطالب البعثة والسلطات البريطانية فى التركيز على الوحدات التى تحتاجها القوات البريطانية، مثل المقاتلات، بأكثر مما كان فى خطتها، فى الوقت الذى رفضت فيه الحكومة البريطانية تزويد سلاح الطيران الملكى المصرى بسرب القاذفات الذى توفرت اعتماداته، وتم إعداد الطيارين والمنشآت اللازمة لاستقباله، وكذا طائرات النقل والتدريب المتقدم التى كانت القوة الجوية المصرية فى أمس الحاجة إليها.

وعندما قامت الحرب واتبعت الحكومات المصرية المتتابعة سياسة «تجنيب البلاد ويلات الحرب»، لم تمنع تلك السياسة من استخدام القوة الجوية المصرية فى تدعيم المجهود الحربى للحلفاء، فى الوقت الذى كانت فيه الحكومة البريطانية تضن بإمداد تلك القوة بما تحتاجه من قطع الغيار واستعواض خسائرها من الطائرات إلا عندما تشتد حاجتها إليها.

بل ووصل الأمر - كما رأينا - إلى نهب مخزون قطع الغيار والمعدات المصرية تحت سمع وبصر حكومة الوفد، التى شلت القوة الجوية المصرية وشتّتت طياريها المدربين إكراماً للحليفة

بريطانيا، حتى لا يُفسد عليها طيارو تلك القوة سياسة التعاون وتأمين القاعدة البريطانية التى كانت تمارسها.

وعندما قررت حكومة أحمد ماهر إعلان الحرب قُرب نهايتها، لم يفد ذلك كثيراً فى تدعيم القوة الجوية المصرية التى استنزفت وحداتها خلال تلك الحرب، والتى شارفت على نهايتها. حيث قلت آنذاك حاجة القوات الجوية الملكية (البريطانية) إلى جهود سلاح الطيران الملكى المصرى. ولم تنجح حكومة أحمد ماهر إلا فى انتزاع بعض مخلفات القوات البريطانية لتسلح بها سربين من سلاح الطيران الملكى المصرى. وحتى هذه المخلفات ماكانت تحصل عليها، لولا دخول الولايات المتحدة كمنافس جديد لبريطانيا فى الشرق الأوسط مع نهاية الحرب العالمية الثانية.

وكان الحصاد الإيجابى الوحيد للدور الذى قامت به القوة الجوية المصرية فى تلك الحرب، هو الخبرة الكبيرة والثقة بالنفس، التى اكتسبها رجال القوة الناشئة وخاصة طيارى القتال، الذين شاركوا بأكبر نصيب فى تلك الحرب، والتى بنهايتها بدأت مرحلة جديدة من الصراع فى تاريخ القوة الجوية المصرية.

الفصل الثالث

جذور الصراع

أثر السياسة المصرية والصهيونية بعد الحرب العالمية الثانية وحتى قرار تقسيم فلسطين على بناء القوة الجوية للطرفين

(١٩٤٥ - ١٩٤٧)

أولا: أبرز المتغيرات الدولية والإقليمية التى أثرت على السياسة المصرية بعد الحرب.

ثانياً: تطور العلاقات المصرية - البريطانية وأثرها على تطور بناء القوة الجوية المصرية:

١- فى ظل سياسة تأمين القاعدة.

٢- فى ظل سياسة الدفاع المشترك.

٣- فى ظل قطع المفاوضات والاحتكام إلى مجلس الأمن.

ثالثاً: تطور المشروع الصهيونى فى فلسطين وأثره على تأسيس القوة الجوية الإسرائيلية:

١- تطور المشروع الصهيونى فى فلسطين وبناء القوة العسكرية اليهودية.

٢- إنشاء البالماخ وجذور القوة الجوية الإسرائيلية.

رابعاً: السياسة المصرية فى مواجهة المشروع الصهيونى وأثرها على تطور القوة الجوية المصرية:

١ـ مرحلة الدعم السياسى والمعنوى.

(من مؤتمر لندن ١٩٣٩ حتى مؤتمر بلودان ١٩٤٦)

٢- مرحلة الدعم السياسى والعسكرى.

(من مؤتمر عالية فى أكتوبر ١٩٤٧ إلى قرار التقسيم فى نوفمبر ١٩٤٧)

الفصل الثالث

جذور الصراع

أثر السياسة المصرية والصهيونية بعد الحرب العالمية الثانية وحتى قرار تقسيم فلسطين
على بناء القوة الجوية للطرفين
(١٩٤٥ - ١٩٤٧)

أولا: أبرز المتغيرات الدولية والإقليمية التى أثرت على السياسة المصرية بعد الحرب :

واجهت السياسة المصرية فى أعقاب الحرب العالمية الثانية عدة متغيرات سياسية وعسكرية، على المستويين الدولى والإقليمى، حيث انعكست هذه المتغيرات على سياسة الدول الكبرى تجاه منطقة الشرق الأوسط من ناحية وسياسة دول المنطقة تجاه بعضها من ناحية أخرى.

فعلى المستوى الدولى كان أبرز هذه المتغيرات، هو ظهور نظام وتوازن دولى جديد، بما أفرزاه من مؤسسات دولية كمنظمة الأمم المتحدة وتجمعات دولية كحلفى وارسو والأطلنطى، وبروز الولايات المتحدة الأمريكية والاتحاد السوفيتى كقطبين لهذا النظام.

أما على المستوى الإقليمى فكانت أبرز المتغيرات فى منطقتنا من العالم تتلخص فيما يلى :

١- التنافس بين الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى على وراثة مصالح ونفوذ القوى الاستعمارية القديمة فى منطقة الشرق الأوسط، خاصة بعد ظهور البترول فيها.

٢- التطور الذى طرأ على السياسة البريطانية فى منطقة الشرق الأوسط، واتجاهها إلى التخفف من أعبائها الدفاعية فى المنطقة بعد خروجها منهكة من الحرب، وتزايد اعتمادها اقتصادياً على الولايات المتحدة. الأمر الذى جعل للأخيرة صوتاً مسموعاً فى السياسة

البريطانية، والتى أصبحت فى حاجة مستمرة لتأييد الولايات المتحدة ودعمها لسياستها تجاه مستعمراتها ومناطق نفوذها.

٣- اتجاه الدول العربية الى سياسة العمل المشترك بعد توقيع ميثاق جامعة الدول العربية.

وقد أفرزت تلك المتغيرات الدولية والإقليمية أهم عاملين أثرا على السياسة المصرية تجاه تطوير قواتها المسلحة بعد الحرب هما :

١- تطور العلاقات المصرية البريطانية من الثنائية إلى الدولية.

٢- تطور المشروع الصهيونى فى فلسطين إلى قيام الدولة.

ثانياً : تطور العلاقات المصرية ـ البريطانية وأثرها على تطور بناء القوة الجوية المصرية :

أ - فى ظل سياسة تأمين القاعدة :

تفاوتت المبادرات وردود الفعل البريطانية تجاه جهود الحكومات المصرية لتطوير القوة الجوية - قرب نهاية الحرب وبعدها - تبعاً لتطور السياسة الدفاعية البريطانية فى الشرق الأوسط من ناحية، والظروف السياسية التى تمر بها العلاقات المصرية - البريطانية من ناحية أخرى.

ففى عهد وزارة النقراشى ـ على أثر إعلان مصر الحرب فى فبراير ١٩٤٥ ـ رُئى إعادة النظر في تنظيم القوات المسلحة المصرية بما يتفق مع الظروف المحيطة فى ذلك الوقت(١). وعلى ضوء خطاب وزير الدفاع الوطنى إلى رئيس أركان حرب الجيش المصرى فى ١٨ مارس، قدم الأخير مشروعاً يتضمن اقتراحاته بصدد زيادة الجيش وإعادة تنظيمه وتسليحه خلال خمس سنوات مراعاة للظروف المالية للدولة ومقدرة بريطانيا على إمداد مصر بما يلزم لهذا المشروع من المهمات والأسلحة. وطلب رئيس أركان حرب الجيش من الوزير عرض

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية ـ مكتب الوزير، مذكرة رئاسة أركان حرب الجيش عن التسليح ومشروعات التعزيز، ١٩ نوفمبر ١٩٤٧، ص ٣.

المشروع على مجلس الدفاع الأعلى، حتى إذا ما أقره قام رئيس أركان حرب الجيش بوضع التفاصيل اللازمة توطئة لعرضه على مجلس الوزراء[١].

وقد بُني ذلك المشروع على الفرضيات التالية [٢]:

(١) استمرار التحالف مع بريطانيا.

(٢) مسئولية القوات المصرية وحدها عن سلامة الدولة بما في ذلك قناة السويس.

(لحين وصول القوات الحليفة).

(٣) حسن التفاهم بين الدول العربية.

(٤) انتهاء الحرب بانتصار الحلفاء (كانت جيوش الحلفاء تتوغل فى الأراضى الألمانية آنذاك).

(٥) قدرة الميزانية المصرية على مضاعفة الاعتمادات لاستكمال تسليح القوات المسلحة.

أما الاعتبارات السياسية التى راعتها رئاسة أركان حرب الجيش عند تقدير الموقف فتلخصت فيما يلى [٣]:

(١) ليس لمصر أية أطماع توسعية، وكل ما تبغيه هو حماية استقلالها وسلامة أراضيها.

(٢) انحسار التهديد الذى كانت تواجهه مصر فى حوض البحر المتوسط (ألمانيا - وإيطاليا). إلا أنه لا يمكن الجزم باستمرار حالة الاستقرار العالمى. وقد تصبح قريباً إحدى دول البحر الأبيض من القوة بحيث تهدد سلامة مصر واستقرارها.

(٣) تزايد التهديد الجوى نتيجة للتطور الكبير الذى طرأ على القوى الجوية والزيادة الكبيرة فى مدى الطائرات. مما يجعل مصر معرضة للهجوم الجوي حتى من الدول البعيدة عنها، أكثر مما كان عليه الموقف عام ١٩٣٩.

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف ٢/٨/ س.ج، رئيس هيئة أركان حرب الجيش إلى وزير الدفاع، ١٧ مارس ١٩٤٥. - يبدو أن تاريخ الخطاب الذى أرفق به المشروع كتب عليه مارس بطريق الخطأ لوجود شطب على كلمة مارس من ناحية ووجود ختم مكتب الوزير باستلامه فى ٥/١٧ من ناحية أخرى. (ملحق ٢٤).

(٢) المشروع المقدم من رئيس هيئة أركان حرب الجيش مرفق بالخطاب السابق، ص ٣. (انظر الملحق ٢٤)

(٤) نفس المرجع، ص ٢.

(٤) قد تطالب مصر ـ بحكم موقعها الاستراتيجي ـ بالتزامات عسكرية للمحافظة على الأمن في الشرق الأوسط، على ضوء المؤتمرات الدولية آنذاك.

ومن ذلك، خلص رئيس هيئة أركان حرب الجيش بأنه «من الضروري أن يكون لمصر جيش يقوم بالدفاع عن استقلالها وبالأعباء التي تطالب بها»(١). وقُدرت القوة اللازمة للجيش في ذلك المشروع بثلاث فرق (٢ فرقة مدرعة وفرقة مشاة)، بالإضافة إلى ستة ألوية مضادة للطائرات (دفاع جوى) وعشر بطاريات دفاع ساحلي، مع قوة مناسبة من الطيران، الذى زادت أهمية الدور الذى يقوم به بالنسبة للعمليات البرية (٢).

ومن الاعتبارات السياسية في تقدير الموقف، فإننا نرى أن الفريق إبراهيم عطا الله كان بعيد النظر بالنسبة لتوقع التهديد من إحدى دول البحر المتوسط في المدى القريب، وهو ما كان يعني به التهديد الصهيوني في فلسطين (٣). إلا أن الدور الذى تصوره الفريق إبراهيم عطا الله للجيش والقوة الجوية المصرية ـ في ظل التحالف مع بريطانيا والأعباء الدولية التي قد تطالب بها مصر بعد الحرب ـ كانا أكبر كثيرا مما كانت تقدره السلطات البريطانية لهما في ذلك الوقت.

ففي الشهور الأولى لعام ١٩٤٥، وجيوش الحلفاء تُطْبِق على ألمانيا، لم تكن سياسة الدفاع المشترك عن الشرق الأوسط بعد انتهاء الحرب قد تبلورت بعد. فالحكومة البريطانية القائمة آنذاك كانت حكومة المحافظين، وكانت سياستها تجاه القوات المسلحة المصرية وقتئذ، هي استمرار لسياستها القديمة تجاهها، بقصر دور هذه القوات بعد الحرب على حفظ الأمن الداخلي، مع المشاركة المحدودة في شئون الدفاع ضد العدوان الخارجي، كلما دعت الحاجة لذلك. وهو نفس الدور الذى كانت تقوم به القوات المسلحة المصرية في الحرب آنذاك (سياسة تأمين القاعدة).

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، ص ٥ – ٦.

(٣) كتب الفريق إبراهيم عطا الله في نوفمبر ١٩٤٥، يقول: «لا أذيع سرا إذا قلت أن فلسطين ستكون مصدر خطر لمصر ـ ولا ينبغي أن نستصغر الأمور.. إن الموقف أصبح لا يحتمل الإمهال والإرجاء...» ـ لمزيد من التفصيل انظر د. عبد الوهاب بكر محمد، الجيش المصرى وحرب فلسطين (القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٢)، ص ٥٣ – ٥٤.

وفى إطار ذلك التصور، أعدت هيئة التخطيط المشتركة للشرق الأوسط (البريطانية) الورقة رقم ١٥٠، ضمنتها توصياتها بخصوص تنظيم ودور القوات المسلحة المصرية بعد الحرب. وقد تم مراجعة هذه الورقة بواسطة لجنة رؤساء الأركان، وقُدمت للمناقشة فى اجتماع قادة القوات فى العاشر من مايو ١٩٤٥ (١).

ويبدو أن القادة البريطانيين قرروا تقديم تلك المقترحات للحكومة المصرية. لمعرفة ردود فعلها. ففى النصف الثانى من الشهر نفسه، قدم رئيس البعثة ـــ العسكرية البريطانية إلى السيد سليم ـ وزير الدفاع الوطنى ـ مذكرة ضمنها مقترحات هيئة التخطيط المشتركة، مشيراً إلى أنها مقترحات الحكومة البريطانية. إلا أن رد وزير الدفاع المصرى حيال مذكرة رئيس البعثة كان عنيفاً، وطلب من الأخير سحبها، موضحاً له أن المعاهدة المصرية ـ الإنجليزية لا تجيز تدخل الحكومة الإنجليزية فى شئون الجيش المصرى بحال من الأحوال، لأن الحكومة المصرية وحدها، هى صاحبة الحق فى هذا. وأن نصوص المعاهدة لا تجيز له عرض مثل هذه المقترحات، حيث إن ذلك ليس من اختصاصه. وقد قام رئيس البعثة فعلا بسحب مذكرته، مبدياً اعتذاره عما حدث، وراجياً «اعتبار المسألة منتهية عند هذا الحد وكأنها لم تكن» (٢).

وتشير رسالة السفير البريطانى (كيلرن) إلى أنتونى إيدن فى التاسع والعشرين من مايو ١٩٤٥ إلى أن رد الفعل المصرى تجاه المقترحات التى قدمها رئيس البعثة كان مخيباً للآمال، وأن الأخير قدم توصياته إلى القيادة العامة وقيادة القوات البريطانية فى مصر بتجميد الموضوع لحين الإفراج عن العتاد اللازم لمجموعة اللواء خفيف الحركة، المقترح بواسطة السلطات البريطانية (٣).

وقد كان لوزير الدفاع المصرى الحق تماماً فى رفض المقترحات البريطانية، ليس فقط

(١) F. 0. 371/ 45947, Commanders - in - Chif Committee, Future Organization and Role of the Egyptian Army and Air Force, Note by Secretary, top secret, No. CC (45) 29, 30.4.1945.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف ٢/٨/س.ج، وزير الدفاع الوطنى إلى رئيس الديوان الملكى، خطاب رقم ٢ - ١/١/٤٤١، ٣١ مايو ١٩٤٥. (ملحق ٢٥).

(٣) (ملحق ٢٦). F.O. 371/ 45947, J 1978, Killearn to Eden, secret letter, No. 773, 29.5.1945 .

للأسباب التى أبداها الوزير لرئيس البعثة البريطانية، وإنما أيضاً لدور وحجم الجيش والقوة الجوية المصرية، اللذين حُددا فى تلك المقترحات .

فقد حدَّدت المذكرة المقدمة من رئيس البعثة البريطانية دور الجيش وسلاح الطيران المصرى بالنسبة لمصر فيما يلى [1].

(١) الحفاظ على الأمن الداخلى.

(٢) المساعدة – بواسطة دفاع ساحلى ودفاع مضاد للطائرات ـ على حماية البلاد ضد أى هجوم خارجى تتعرض له.

وكان ذلك يعنى ـ على حد قول وزير الدفاع الوطنى ـ تخفيض قوة الجيش والطيران تبعا للدور الذى حدَّدته السلطات البريطانية، وإخراج منطقة القناة من حدود المسئولية المصرية، واعتبارها منطقة نفوذ بريطانية من جميع الوجوه [2].

وطبقا للمقترحات البريطانية تحددت مهام القوة الجوية المصرية فيما يلى [3]:

(١) بالنسبة للأمن الداخلي، يقوم سلاح الطيران الملكى المصرى بالمعاونة فى السيطرة على الحدود المصرية وخاصة المناطق الصحراوية (ضد التهريب)، مع معاونة الجيش فى المحافظة على القانون والانضباط والأمن الداخلى.

(٢) بالنسبة للدفاع ضد التهديد الخارجى، يقوم سلاح الطيران الملكى المصرى بإعداد تسهيلات القاعدة لوحدات القوات الجوية الملكية ·البريطانية)، وتقديم المعاونة ضد التهديد الخارجى.

وللقيام بهذه المهام حددت المقترحات البريطانية حجم القوة الجوية المصرية بستة أسراب (٣ مقاتلات قاذفة وسرب مقاتلات استطلاع وسربين نقل).

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف ٢/٨/س.ج، وزير الدفاع الوطنى إلى رئيس الديوان الملكى، مرفق بالخطاب رقم ٢ – ٤٤١/١/١، ٣١ مايو ١٩٤٥، ص ١. (تابع ملحق ٢٥)

(٢) نفس المرجع، مذكرة عن تقرير رئيس البعثة البريطانية ملحقة أيضا بنفس خطاب وزير الدفاع المشار إليه، ص ١،

(٣) نفس المرجع، مذكرة تبعات وتنظيم الجيش وسلاح الطيران المصرى المشار إليها، ص ٢ –٣.

ومن هذه التوصيات نرى أن هيئة التخطيط المشتركة اعتبرت القوة الجوية المصرية غير مسئولة عن مهام الدفاع الجوى عن مصر، أو حتى المعاونة فيها، مكتفية بتوكيل هذه المهمة إلى القوات الجوية البريطانية تعاونها فى ذلك وحدات المدفعية المضادة للطائرات والأنوار الكاشفة المصرية. ومن ثم، لم تشمل القوة الجوية المصرية التى اقترحتها هيئة التخطيط المشتركة أى أسراب مقاتلة للدفاع الجوى.

ويبدو أن توصيات هيئة التخطيط المشتركة للشرق الأوسط تأثرت بالدراسة التى قام بها رئيس البعثة العسكرية البريطانية فى فبراير ١٩٤٤، فى عهد وزارة الوفد. فقد أرسل رئيس البعثة العسكرية خطاباً إلى وكيل وزارة الطيران فى ٨ فبراير يلفت النظر فيه إلى مستقبل القوة الجوية المصرية. وأنه من المحتمل أن تطلب الحكومة المصرية نصيحته بالنسبة لحجم وطبيعة القوة الجوية التى على مصر أن تحتفظ بها بعد انتهاء الحرب (١).

وقد وجد رئيس البعثة من الدراسة التى قام بها، أنه من غير المحتمل أن تستطيع مصر تَحمُّل تكاليف الاحتفاظ بأكثر من ستة أسراب من العشرة الذين يمثلون الحد الأدنى اللازم تواجده للمحافظة على الأمن الداخلى والدفاع عن الحدود بالتعاون مع الجيش والمدفعية المضادة للطائرات والدفاع الساحلى (٢).

وقد تساءل رئيس البعثة فى خطابه: «هل ستكون هذه القوة الجوية الصغيرة ذات الصبغة الدفاعية البحتة ـ التى يحتمل أن تملكها مصر ـ كافية لتحمل مسئولياتها من الناحية الدولية، فيما يتعلق بحماية قناة السويس والمطارات المنتظرة تواجدها فى البلاد؟...

«تبعا لشروط المعاهدة الإنجليزية ـ المصرية (معاهدة ١٩٣٦)، فإن القوات البريطانية كانت ستنتقل إلى منطقة القناة لتبقى هناك، حتى تصبح مصر قادرة بمفردها على تولى مهمة الدفاع عن القناة. إننى لا أعرف عماً إذا كان قد بُحث تضمين الدفاع الجوى بالمعاهدة وقت إعدادها أم لا. إلا أن الظروف والأحوال قد تغيرت لدرجة كبيرة تستدعى بحث الموضوع، بغرض تقرير القوة الجوية التى يجب أن تحتفظ بها مصر. وعما إذا كانت هذه القوة ستكون

(١) Air 2/ 2768, 36, Chief of the British Millitary Mission to the Under - secretary of the Air Ministry, Most scret letter, No. M/ 6/ 4, 8.2.1944.

(٢) Idem.

ملائمة للغرض المطلوب؟ وهل سيكون ضرورياً وممكناً سد العجز فى تلك القوة من المصادر البريطانية، أو أى مصادر أخرى؟» (١).

ومن الواضح أن توصيات هيئة التخطيط المشتركة ـ السابق الإشارة إليها ـ قد ردت على تساؤلات رئيس البعثة بالنسبة لحجم ودور القوة الجوية المصرية بعد الحرب، كما تراه السلطات البريطانية، وهو ما رفضه وزير الدفاع كما أسلفنا، خاصة وقد كانت المقترحات البريطانية بعيدة كل البعد عما كانت تراه الحكومة المصرية لقواتها المسلحة.

فبينما كان الجانب المصرى يهدف إلى بناء قوات مسلحة قوية، ليس فقط للقيام وحدها بالدفاع عن البلاد، بل أيضا للمشاركة في الدفاع عن الشرق الأوسط، كان الجانب البريطانى يهدف إلى الحد من نمو القوات المسلحة المصرية وإبقائها فى إطار القوة البوليسية مع المساهمة المحدودة فى شئون الدفاع إذا استدعى الأمر ذلك، بحجة قدرات مصر المالية (٢).

وفى إطار سياسة تطوير القوات المسلحة المصرية بعد الحرب، طلب وزير الدفاع الوطنى من مدير سلاح الطيران فى ٢٢ أكتوبر ١٩٤٥، أن يوافيه بمشروع لتطوير القوة الجوية المصرية وزيادتها لتكون وافية بحاجة البلاد. إلا أن الأخير، لعدم وضوح التوجيهات الصادرة إليه بشأن العدو المنتظر مواجهته والإطار المالى الذى يُعد المشروع فى نطاقه، فقد أرسل خطاباً للوزير محددا فيه الإطار العام للمشروع استرشادا بالقوة البريطانية التى كانت تعمل فى مصر خلال الحرب فى مرحلة الذروة (العلمين)، مؤجلا المشروع التفصيلى لحين تلقيه رداً من وزارة الدفاع بالإطار الذى يعد فيه المشروع (٣).

ومما أورده مدير سلاح الطيران فى خطابه، نرى أن التهديدات التى كان يقدرها، هى التهديدات المنتظرة من الدول الكبرى فقط. فلم يدر بخلده آنذاك أنه بعد أقل من ثلاث سنوات

---

(١) Idem.

(٢) ارتفعت ميزانية الدفاع من ٥,٧٦٩,٣٠٠ جنيها عام ١٩٤٥، إلى ٠,٥١٠,٠٢٤,٥٠ جنيها عام ١٩٤٨، وكان تقدير رئيس البعثة أن طاقة مصر المالية لا تسمح بأكثر من ستة ملايين من الجنيهات سنويا لشئون الدفاع، إلا أن تلك الزيادة كانت لأغراض الحرب فقط.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٩، ملف ١ – ٢١ س.ج، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع الوطنى، خطاب رقم ٣٢/ ٢/ ٤٦، ٢٨ أكتوبر ١٩٤٥، ص ١ – ٢. (ملحق ٢٧).

ستواجه قواته عدوا جديدا على حدود مصر الشرقية، وأن الصراع معه سيمتد إلى سنوات طويلة.

ومن ثم، رأت اللجنة الفنية التي شكلها مدير سلاح الطيران لدراسة الموضوع أن الحد الأدني المطلوب لسد حاجة الدفاع ضد دولة كبرى، لحين وصول القوات الحليفة، يجب ألا يقل عن ٤٠٠ طائرة حديثة من مختلف الطرازات، بحيث تُشكل تلك القوة من عشرين سرباً (١٠ مقاتلات، ٢ استطلاع، ٢ قاذفات قنابل متوسطة، ١ قاذف طوربيد، ٢ مواصلات، ٢ مقاتلات قاذفة) (١).

وقدرت اللجنة الفنية الميزانية اللازمة لإنشاء تلك القوة بعشرين مليوناً من الجنيهات (١٢ مليون مصاريف إنشائية، ٣ مليون مصاريف سنوية، ١ مليون لتجديد الطائرات المستهلكة، ٤ مليون رواتب وملبوسات وتعيينات وخلافه) (٢).

إلا أنه يبدو أن وزير الدفاع استعجل إعداد المشروع التفصيلي لزيادة القوة الجوية لتكون وافية بحاجة البلاد دون أن يرد على تساؤلات مدير سلاح الطيران بخصوص الإطار المالى المشروع وطبيعية العدو المنتظر أو قوته، وهى بيانات أساسية فى حساب حجم ونوعية القوة الجوية المطلوبة وتوزيعها علي سنوات تنفيذ المشروع (٣).

وتحت إصرار الوزير أعادت اللجنة الفنية الموضوع، فرأت أنه يستحيل على مصر زيادة قوتها الجوية بحيث تكون قادرة وحدها على صد العدوان من دولة عظمى دون مساندة من حليف قوى فى مرحلة تالية على الأقل. وعللت اللجنة الفنية رأيها بطاقة البلاد المالية والصناعية، وأنه حتى المقترحات الخاصة بالعشرين سربا، لا يمكن تحقيقها قبل عشر سنوات من بداية تنفيذ المشروع، حيث إن التوسعات المطلوبة فى المدارس والورش وشبكة المطارات، اللازمة لخطة التوسع، يحتاج إتمامها إلى ثلاث سنوات قبل الانطلاق فى توسعات الأسراب(٤). إلا أن وزير الدفاع أصر على إعداد المشروع التفصيلي، بغض النظر عن إمكانات مصر

(١) نفس المرجع، ص ١ – ٢، ملحق أ.

(٢) نفس المرجع، ملحق ب.

(٣) نفس المرجع، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع الوطنى، خطاب رقم ٣/٢/٤٦ عمومى/ ١ . ٢ نوفمبر ١٩٤٥ (ملحق رقم ٢٨).

(٤) نفس المرجع، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع الوطنى، خطاب رقم ٩/١٩/٤٥، ٢٣ ديسمبر ١٩٤٥، ص ١ – ٣ (ملحق ٢٩).

المالية، ودون أن يوضح طبيعة العدو المنتظر مواجهته (١). ومن ثم أعدت إدارة سلاح الطيران المشروع المطلوب وأرسلته رفق خطاب مدير سلاح الطيران رقم ٤٦/٢/٢٣ فى الخامس والعشرين من مارس ١٩٤٦.

وقد أشار مدير سلاح الطيران فى ذلك الخطاب إلى أنه رغم طلب الوزير: «وضع هذا المشروع بغض النظر عن الناحية المالية، فإن سلاح الطيران راعى عند وضعه لهذا المشروع الناحية المالية للبلاد مع مراعاة احتياجاتها للدفاع الجوى. إذ إنه لوغُض النظر عنها لأصبح من الاستحالة تنفيذ المشروع(٢).

وتمشياً مع ذلك التصوير لإدارة سلاح الطيران فإنها قسمت مشروعها المقدم للوزير إلى قسمين، ينفذ الأول منها خلال الثلاث سنوات الأولى من المشروع، ووضعت له الميزانية العامة وتوزيعها على الثلاث سنوات التى تغطى تنفيذ ذلك القسم. أما القسم الثانى، والذى رأت إدارة سلاح الطيران تنفيذه على سبع سنوات بعد ذلك، فقد تأجل التخطيط له إلى نهاية الثلاث سنوات الأولى، على أن يكون ذلك مجملا للسبع سنوات مع التقدم سنوياً خلال تلك الفترة بالاحتياجات المطلوبة، لمشروع الميزانية. وقد بُررت إدارة سلاح الطيران صعوبة التخطيط التفصيلى للقسم الثانى من المشروع، بالتطور السريع فى عالم الطيران.

وطبقا للمشروع التفصيلى لوحدات الخط الأول ـ الذى أرسل للوزير بعد المشروع الإجمالى (الخط الأول والخط الثانى) بيومين ـ فقد قدرت إدارة سلاح الطيران كل من قسمى وحدات الخط الأول كما يلى(٣):

القسم الأول: (ينفذ خلال ثلاث سنوات وقوته ثلاثون سرباً)

(١) قيادة للدفاع الجوى الثابت (دفاع جوى الدولة)، ويتبعها سبعة أسراب مقاتلات.

(٢) قيادة السواحل والحدود، ويتبعها ثلاثة أسراب (١قاذفات طوربيد، ١ مقاتلات، ١ استطلاع بعيد المدى).

(١) نفس المرجع، مدير مكتب وزير الدفاع الوطنى إلى مدير سلاح الطيران، رقم ١ - ٢١/ س.ج/٢٥، ٨ ديسمبر ١٩٤٥.

(٢) نفس المرجع، مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع الوطنى، خطاب رقم ٣/ ٢/ ٤٦، ٢٥ مارس ١٩٤٦.

(٣) نفس المرجع، المشروع التفصيلى لوحدات الخط الأول، مرفق بخطاب مدير سلاح الطيران إلى وزير الدفاع الوطنى، رقم ٣/ ٢/ ٤٦، ٢٧ مامارس ١٩٤٦.

(٣) قيادة التعاون مع الجيش (القوة الجوية التكتيكية)، ويتبعها أربعة عشر سربا مشكلة فيما يلي:

جناح استطلاع استراتيجي (سرب)

جناح استطلاع تكتيكي (سربان)

جناح مقاتلات قاذفة (سربان)

جناح مقاتلات (سربان)

جناح قاذفات خفيفة (سربان)

لواء جوى مختلط (ثلاثة أسراب)

سربي مواصلات.

(٤) قيادة التعليم والتدريب، ويتبعها ستة أسراب كما يلي:

سربان للتعليم الابتدائي.

سربان للتعليم المتوسط.

سربان لتعليم فنون القتال (تدريب قتال).

القسم الثاني: (ينفذ اعتباراً من السنه الرابعة للمشروع وقوته ستة عشر سربا):

ثمانية أسراب لاستكمال قوة الدفاع الجوى عن الدوله.

أربعة أسراب لاستكمال قوة السواحل.

أربعة أسراب لاستكمال القوة الجويه التكتيكية.

وقد قدر واضعو المشروع تكاليف القسم الأول منه والذى سينفذ خلال ثلاث سنوات

(ثلاثين سربا) بأربعة عشر مليونا من الجنيهات بالإضافة إلى ما هو مُخصَّص لسلاح الطيران فى الميزانية السنوية للدفاع[1]. وكانت التقديرات السنوية لذلك المشروع تناهز سبعة ملايين جنيه سنوياً. أى ما يقارب ميزانية وزارة الدفاع بأكملها آنذاك.

كان ذلك موقف مشروعات تطوير القوة الجوية المصرية بعد الحرب، ودوافع كل من الجانبين المصري والبريطانى تجاه ذلك التطوير، إلا أن أياً من تلك المشروعات المصرية لم يأخذ طريقه إلي التنفيذ نتيجة للسياسة البريطانية من ناحية، وعدم الاستقرار السياسى والموقف المالى المصرى المتدهور من ناحية أخرى.

ففى ظل سياسة التعتيم التى كانت مفروضة على مشروعات التطوير المصرية بالنسبة للبعثة العسكرية البريطانية فى عهد وزارة النقراشي، وعدم استقرار العلاقات المصرية ـ البريطانية فى عهدها، أصبحت مقترحات هيئة التخطيط المشتركة والواردة فى الورقة ١٥٠ ـ السابق الإشارة إليها ـ هي دليل العمل لكل من وزارة الطيران والبعثة العسكرية البريطانية، والتى كان يراجع عليها موقف القوة الجوية المصرية فى النصف الثانى من عام ١٩٤٥ والشهور الأولى من عام ١٩٤٦.

فيشير التقرير نصف السنوى رقم ١٨ لكبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية إلى استمرار تطور سلاح الطيران الملكى المصرى بشكل عام طبقا للخطوط التى تحددت فى ورقة هيئة التخطيط المشتركة رقم ١٥٠[2]. وفى تقريره رقم ٢٠ يشير قائد الفرقة الجوية «شيك» إلى استمرار القوة الجوية المصرية طبقا للخطوط المحددة فى الورقة المشار إليها، ويضيف قائلا:

«طبقا لما أشرت إليه فى التقرير السابق، فإن أسراب العمليات الستة موجودة فعلا. إلا أن السرب الخامس قتال تطور بشكل كبير علي الورق فقط. نتيجة لنقص الطائرات وخسائر الأفراد دون استعواض. كما أن الوحدات الفرعية ـ عدا الوحدات الهامة الخاصة بمستودع

---

(١) نفس المرجع.

(٢) Air 2/ 2769, 13, op. cit., p. 2.

إصلاح الطائرات ووحدات رادار الإنذار موجودة فعلا، إلا أنها تعانى نقصاً حاداً أصابها بضعف عام» (١).

٢ - فى ظل سياسة الدفاع المشترك:

نشطت الجهود المصرية خلال النصف الأخير من عام ١٩٤٥ لتطوير تسليح القوة الجوية المصرية، وتدعيم القدرات القتالية للأسراب القائمة آنذاك دون زيادة فيها، نظراً للنقص الحاد في الطيارين والفنيين الذى كان يعانى منه سلاح الطيران، نتيجة لسنوات التوقف فى مدرسة تدريب الطيران والمدارس الفنية الجوية خلال الحرب، فضلاً عن التوقف الذي عانته مدرسة تدريب الطيران بعد الحرب لنقص الطائرات الصالحة. إلا أن جهود وزارة النقراشى لإعادة تسليح أسراب القتال والتدريب المصرية بعد الحرب، لم يُكتب لها النجاح إلا فى الأيام الأخيرة من عمر الوزارة.

ويبدو أن الحكومة البريطانية كانت تنتظر اتضاح نوايا الحكومة المصرية تجاه المعاهدة والعلاقات المصرية البريطانية. فبمجرد تبلور تلك النوايا فى المذكرة المصرية إلى الحكومة البريطانية فى ٢٠ ديسمبر ١٩٤٥ وظهر منها تسليم الحكومة المصرية بالتحالف مع بريطانيا، وانحسار رغبتها فى تعديل بنود المعاهدة المتعلقة بتواجد القوات البريطانية فى مصر وقت السلم، وتقوية القوات المصرية لتحل محلها (٢)، فإن المباحثات التي كانت جارية مع وزارة الطيران طوال الأربعة أشهر الأخيرة من عام ١٩٤٥، انتهت بموافقتها فى يناير ١٩٤٦ على إمداد سلاح الطيران الملكى المصرى بعشرين طائرة هاريكين ٢ سى على سبيل الإعارة (٣).

إلا أن ذلك التحول فى الموقف البريطانى لا يعود إلى وضوح السياسة تجاه استمرار التحالف فحسب، بل يعود أيضاً إلي خوف الحكومة البريطانية من المنافسة الأمريكية التى بدأت تتزايد، ورغبة الحكومة البريطانية فى «منع الاختراق الأمريكى (لسلاح الطيران الملكى

(١) Air 2/ 2769, 20A, Half - Yearly Report on the Egyptian Air Force No. 20, May to October 1946, p.2 .

(٢) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٢٥.

(٣) Air 2/ 2769, 15A, op. cit., p. 2.

المصرى) وتمكين الأسراب من الاستمرار فى الطيران وتدريب العمليات (تدريب القتال) لحين توفر الطائرات الحديثة التى يمكن شراؤها من الانتاج البريطانى» ـ على حد قول كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية البريطانية (١).

وطبقا لما أورده قائد الفرقة الجوية «شيك» فى تقريره رقم ١٩:

«تمت هذه الإعارة على أساس شراء سلاح الطيران الملكى المصرى لكافة قطع غيار طائرات الهاريكين بالشكل وفى الوقت المطلوب، مما سيخلق سوقاً للفائض الكبير من قطع غيار الهاريكين فى الشرق الأوسط.

«كما أن البحث الذى تم فى شهر سبتمبر ١٩٤٥عن طائرات لإعادة تسليح أسراب القتال المصرية، لم تُجن ثماره إلا فى منتصف فبراير ١٩٤٦، عندما أعلنت قيادة الشرق الأوسط (البريطانية) عن وجود أربعين طائرة «سبيتفير ٩» فى مخازن الشرق الأوسط، لا تزيد ساعات الطيران بكل منها عن تسعين ساعة، يمكن بيعها بسعر ٢٥٠٠ جنيه لكل منها، مع كمية من قطع الغيار بمبلغ ٣٠ ألف جنيه (٢).

ولما كانت وزارة النقراشى قد سقطت فى ١٥ فبراير على أثر الاضطرابات السياسية وأسلوب الحكومة فى مواجهتها، فقد جاء الرد المصرى على ذلك العرض بعد تولى إسماعيل صدقى الحكم ومواكباً لإعلان الوزارة الجديدة عن تشكيل وفد المفاوضات مع الجانب البريطانى، من أجل التعديلات المطلوب إدخالها على صيغة التحالف بين البلدين.

ففى مارس ١٩٤٦ وافق مدير سلاح الطيران الملكى المصرى على شراء عشرين سبيتفير٩ من الأربعين طائرة التى سبقت الإشارة إليها خلال السنة المالية ١٩٤٥ ـ ١٩٤٦، وشراء العشرين الباقية خلال السنة المالية التالية (٣).

ويسجل عام ١٩٤٦ اهتماما أكثر ـ نسبياً ـ بتطوير القوة الجوية سواء أكان ذلك على الجانب البريطانى أم المصرى. فعلى الجانب البريطانى، نجد السفير الجديد « رونالد كامبل Ronald Campbell » يرسل إلى وزير الخارجية البريطانية «أرنست بين Ernest Bevin» فى ٢٧

(١) Idem

(٢) Idem.

(٣) Idem.

يونيو ١٩٤٦ معلقاً على ما جاء بتقرير كبير ضباط الطيران بالبعثة عن تحسن العلاقات بين جناح الطيران بالبعثة وسلاح الطيران الملكى المصرى والعيوب التى ظهرت فى طائرات النقل والتدريب البريطانية بقوله:

«هذا التطور هو كل العمل الحميد (من الجانب البريطانى)، لأنه على الجانب الآخر هناك ملامح بارزة تستحق التسجيل، كفشلنا فى تزويد سلاح الطيران الملكى المصرى بأى شىء مثل عدد الطائرات التى يحتاجها، بالإضافة إلى العرض السىء الذى بدا من نسبة كبيرة من الطائرات. وإننى آمل أنه سوف تبذل جهود جادة لعلاج ذلك الخلل» (١)

كما نجد قائد الفرقة الجوية «شيك» كبير ضباط الطيران بالبعثة العسكرية البريطانية يشكو فى تقريره رقم ١٩ (عن المدة من أول نوفمبر ١٩٤٥ وحتى آخر أبريل ١٩٤٦) من أن «الأحوال غير المستقرة فى مصر أدت مرة أخري إلى تأخير تطورها كما أخرت تطوير سلاح الطيران الملكى المصرى»(٢). ويكرر «شيك» شكواه إلى رئيس البعثة فى تقريره عن الستة الشهور التالية قائلاً:

«أدى الموقف السياسى فى مصر خلال الفترة التى يغطيها التقرير (مايو ـ أكتوبر ١٩٤٦) إلى إعاقة نمو وتطور الطيران مرة أخرى فى مصر، كما أثر على تقدم سلاح الطيران الملكى المصرى» (٣).

ورغم اعتراف كبير ضباط الطيران بالبعثة البريطانية فى تقريره نصف السنوى رقم ٢٠ بأن «التخطيط بعيد المدى فى ظل الظروف الحالية (فى مصر) يعتبر أمراً مستحيلاً، نظراً للعوامل المجهولة والمؤثرة على التخطيط»(٤). نجده يقوم ـ بناءً على طلب وزير الدفاع الجديد ـ بإعداد مسودة خطة تطوير سلاح الطيران الملكى المصرى، بمساعدة ضباط أركان التخطيط

(١) Air 2/ 2796, 16A, Campbell to Bevin, letter, No. 769, 27.6.1946.

(٢) Air 2/ 2796, 15A, op. cit., p.1.

(٣) Air 2/ 2769, 20A, op. cit., p.l.

(٤) Idem.

بقيادة القوات الجوية الملكية فى الشرق الأوسط، بافتراض الجلاء التام للقوات الجوية الملكية عن مصر[1].

ويوضح قائد الفرقة الجوية «شيك» التصور الذى استقر عليه الرأى مع قيادة القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط بالنسبة لحجم وتكاليف القوة الجوية المصرية فى تلك الخطة بقوله:

«تم تحديد الدور المستقبلى المقترح لسلاح الطيران الملكى المصرى وكذا ارتباطه بنظام الإنذار المبكر والوحدات المتخصصة الأخري علي قدر الإمكان فى خطة التطوير المشار اليها. وستمتد هذه الخطة لتغطي خمس سنوات، وتوفر أربع عشرة وحدة (سرب) عمليات (قتال) خط أول، بالإضافة إلى الوحدات الفرعية اللازمة لها. والتكوين المقترح لوحدات العمليات (القتال) هو:

عشرة أسراب مقاتلات (نهارية)

سربان مقاتلات (ليلية)

سربان استطلاع عام

«وكان التقدير المبدئى لتكلفة هذه القوة الجوية يصل إلى ١٤,٥ مليون جنيه تقريباً، مع تكلفة تشغيل وصيانة سنوية قدرها ٣,٥ مليون جنيه. وهذه التكلفة لا تشمل الأجور والبدلات والإعانات، والتي تصل فى سلاح الطيران حالياً إلى مليون جنيه فى السنة [2]».

وبتفحص تلك الخطة نجد بروز عنصر المقاتلات فى تشكيل القوة الجوية المقترحة بدرجة لافتة للنظر، مع استبعاد القاذفات تماما. الأمر الذى يوضح الدور الدفاعى لهذه القوة وأنها كانت تستهدف الدفاع الجوى أساسا. ممَّا يدل على أن عبء تلك المهمة والذى كان ملقى على عاتق القوات الجوية البريطانية أساساً ـ طبقا لما جاء فى ورقة هيئة التخطيط المشتركة ـ سينتقل إلى القوة الجوية المصرية المقترحة، على أساس جلاء القوات البريطانية عن مصر، طبقاً لما أشار إليه «شيك» فى تقريره.

---

(١) بكر، الوجود البريطانى فى الجيش المصرى، ص ٢٨٨. ـ Idem.

(٢) انظر الفرق بين مشروع البعثة والمشروع المقدم من سلاح الطيران المصرى فى ٢٧ مارس ١٩٤٦، والذى سبق الإشارة إليه. Ibid., p.2.

والغريب فى الأمر أن أغلب المصادر العربية، حتى الرسمية منها، التى تناولت حرب فلسطين عام ١٩٤٨، إما لم تتعرض لموقف القوة الجوية الإسرائيلية قبل بدء الحرب أصلا، أو أشارت إليها بتعتيم واختصار شديدين، لايوضحان حجم هذه القوة ولاكيف تكونت، وماذا كان تشكيلها عند بدء الحرب.

وباستثناء بعض المصادر العربية المحدودة ذات القيمة العلمية، والتى أشارت إلى القوة الجوية الإسرائيلية، فإنه لايمكن الاعتماد على المصادر العربية فى متابعة التطور الذى واكب نمو القوة الجوية الإسرائيلية قبل ١٥ مايو ١٩٤٨. وحتى بعض ماجاء فى المصادر العربية التى تم استثنائها فإنه يحتاج إلى مناقشة.

فعلى سبيل المثال: أشار اللواء حسن البدرى فى كتابه القيم «الحرب فى أرض السلام» أن السلاح الجوى الإسرائيلى كان يشتمل فى أبريل ١٩٤٨ على ١٩ طائرة خط أول، استناداً إلى ماجاء فى كتاب جانبى التل للإخوان كمش، دون إشارة إلى باقى طائرات الخط الثانى للقوة الجوية الإسرائيلية، والتى اعترفت بها المصادر الرسمية الإسرائيلية نفسها كما رأينا[1]. فضلا عن أنه كان هناك ثلاثة أسراب مشكلة فعلا فى أبريل ١٩٤٨، طبقا لما جاء فى المراجع الإسرائيلية [2]. ولما كانت قوة الخط الأول للسرب آنذاك تتراوح مابين ثمانى طائرات واثنتى عشرة طائرة ـ تبعا لنسبة الاستكمال ـ فإن الخط الأول للأسراب الثلاثة إذا استبعدنا طائرات النقل المتوسط والثقيل ـ يمكن أن يتراوح ما بين ٢٤، ٣٦ طائرة، وهو مايقارب الرقم الذى تم التوصل إليه فى هذا البحث (٣٠ طائرة) كما يقارب عدد الطائرات التى أشار اللواء حسن البدرى إلى وجودها فى ١٥ مايو نقلا عن مجلة «حيل أوفير» [3].

أما اللواء دكتور إبراهيم شكيب، فقد استعرض فى كتابه «حرب فلسطين ١٩٤٨ ـ رؤية مصرية»، ماجاء فى الكثير من المراجع العربية والغربية عن القوة الجوية الإسرائيلية ضمن القوة العسكرية للطرفين فى ١٥ مايو ـ بشكل مختصر. وكان أبرز ماجاء فيها تقدير

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٦. - طائرات الخط الأول هى الطائرات الموجودة فى الأسراب العاملة، أما طائرات الخط الثانى فهى الطائرات الاحتياطية لسد الخسائر، وتتواجد عادة فى التخزين.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٠٠.

(٣) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٢٩٠.

«جاك سوستيل» فى كتابه «مسيرة إسرائيل الطويله» عن القوة الجوية الإسرائيلية، والتى قدرها بـ «ثلاثة أسراب من طائرات الاستكشاف الصغيرة من طراز «باببير كاند» (كب)[1]. إلا أن الدكتور شكيب عندما حدد موقفه من جملة الآراء التى تناولت القوة العسكرية الإسرائيلية، أغفل تقدير القوة الجوية الإسرائيلية التى كان ينتظر مواجهتها فى ١٥ مايو ١٩٤٨[2].

وقد نهج الدكتور فلاح خالد فى كتابه «الحرب العربية ـ الإسرائيلية ١٩٤٨ ـ ١٩٤٩ وتأسيس إسرائيل» نفس نهج الدكتور شكيب فى استعراض الآراء العربية والغربية، والتى لم تشر إلا إلى طائرات الأوستر، ثم لم يحدد موقفه من تقدير القوة الجوية الإسرائيلية [3].

أما مؤلفو كتاب «العسكرية الصهيونية»، فقد أشاروا فى كتابهم (نقلا عن كتاب «Miltary and Politics » «لـ» Amos Perlmuter[4] أنه «قبل بداية الحرب تلقت الهجناه فى مارس عام ١٩٤٨ – ٣٠ طائرة غير مقاتلة استغلتها فى مهام عديدة منها: نقل القوات والإمدادات إلى المستعمرات البعيدة والقيام بدوريات لحراسة القوافل والاستطلاع والاتصال[5]». إلا أننى لم أجد فى الترجمة العربية لنفس الكتاب (ترجمة المخابرات العامة) أى أثر لهذه المعلومات. وإذا كان المقصود أنه كان لدى الهجناه (وليس تلقت) فى مارس ٣٠ طائرة غير مقاتلة، فإن الأمر يكون أقرب إلى ماجاء فى المراجع الإسرائيلية، والتى سبقت الإشارة إليها[6].

وقد أخذ الدكتور عبد الوهاب بكر فى كتابه «الجيش المصرى ، وحرب فلسطين ١٩٤٨ ـ ١٩٥٢ » بالتقدير السابق والوارد فى كتاب «العسكرية الصهيونية» عند تحديده لحجم القوات الجوية الإسرائيلية قبل بدء الحرب المعلنه فى مايو ١٩٤٨[7].

وعلى ذلك، فإنه يمكن القول إن المصادر الإسرائيلية ـ بعد مناقشتها وتدقيقها ـ تعتبر أقرب

(١) د. إبراهيم شكيب، حرب فلسطين ١٩٤٨ ـ رؤية مصرية (ط١؛ القاهرة: الزهراء للإعلام العربى ، ١٩٨٦) ، ص ١٩٩.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٠٣ – ٢٠٤.

(٣) د. فلاح خالد، الحرب العربية الإسرائيلية ١٩٤٨ ـ ١٩٤٩ وتأسيس إسرائيل (ط ١؛ بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨٢)، ص ١٣١ – ١٣٥.

(٤) Perlmuter, Amos, Military and Politics in Israel (London: Frank Cass and Company, 1969), p. 79.

(٥)عميد أ.ح/ طه المجدوب وآخرون، العسكرية الصهيونية، المجلد الأول، ص ١٦٩.

(٦) الطائرات الإحدى عشرة للسرب الأول والتسع عشرة أوستر التى تم تجميعها من الصفقة البريطانية.

(٧) د. عبد الوهاب بكر محمد، الجيش المصرى وحرب فلسطين ١٩٤٨ – ١٩٥٢ (ط١؛ القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٢)، ص ١٠٩.

المصادر إلى الحقيقة بالنسبة لحجم وتشكيل القوة الجوية الإسرائيلية قبل ١٥ مايو ١٩٤٨.

توفير القوى البشرية:

بالنسبة لبناء القوة البشرية للطيران الإسرائيلى فى مرحلة الحرب غير المعلنة، فقد رأينا أن عدد الطيارين كان يتراوح مابين خمسين وستين طياراً عند تشكيل القوة الجوية «شيروت أفير» فى أكتوبر ١٩٤٧. ولما كان ذلك العدد لا يكفى لتكوين القوة الجوية التى يستعد بها بن جوريون ـ كجزء من القوة العسكرية المطلوبة ـ لفرض الدولة اليهودية، فقد جرت جهود مكثفة، سواء داخل أو خارج فلسطين، خلال النصف الأول من عام ١٩٤٨ لتدريب الطيارين القدامى وإعداد طيارين جدد، فضلا عن تجنيد الطيارين اليهود من الدول الأخرى والتعاقد مع الطيارين المرتزقة ذوى الخبرة الكبيرة من غير اليهود[١].

فافتُتحت فى كلية نشيطى الهستدروت بتل أبيب فى السابع والعشرين من نوفمبر ١٩٤٧ دورة تنشيطية لعشرين طيارا. كما تعلم خمسة عشر شخصا من منظمة إيتسل (الأرجون) فن الطيران فى كلية خاصة بفن الطيران بكلفورنيا بالولايات المتحدة وأُلحقوا بالقوة الجوية الإسرائيلية فور انتهاء تدريبهم فى منتصف ١٩٤٨.

وفى أبريل أُرسل خمسة وعشرون شخصاً للتدريب على الطيران فى كلية خاصة للطيران بإيطاليا[٢]. كما وافقت تشيكوسلوفاكيا على تدريب الطيارين اليهود. «وفعلا تدرب اليهود على طائرات من طراز مسرشميت وسبيتفاير، ووصلوا إلى إسرائيل قبل إعلان الدولة. وتخرج من الدورة فى تشيكوسلوفاكيا ٩ شعبان (شبان)»[٣].

وكان من المصادر المهمة لملء صفوف القوة الجوية الإسرائيلية بالكوادر الفنية والطيارين

(١) Robinstein and Goldman, op. cit., pp. 50 - 53.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٩٨. - حدد كاجان عدد الطيارين الذين تم تدريبهم فى الولايات المتحدة الأمريكية بثلاثين طيارا بدلا من ١٥ فى رواية سلوتسكى المشار إليها. Kagan, op. cit., p. 24.

(٣) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٢٣. - أشار بن جوريون إلى أن عدد الدفعة الأولى التى تم تدريبها فى تشيكوسلوفاكيا أحد عشر فردا. ـ بن جوريون، المرجع المشار إليه، ص ٢٨١.

«تجنيد متطوعين من الخارج، وخاصة من الولايات المتحدة وجنوب أفريقيا وكندا وبريطانيا»(١). وقد بُذلت الجهود الرئيسية لتجنيد اليهود من الولايات المتحدة... وتم تجنيد خاص بواسطة «هايمن شامير» لأغراض سلاح الجو التابع للهجناه. وكان هذا التجنيد مترافقا (متوافقا) مع عمليات شراء السلاح التى قامت به المنظمة فى الولايات المتحدة. وقد تمت العملية فى أوساط الطيارين، الذين كانت أغلبيتهم الساحقة من اليهود ممن خدموا فى سلاح الجو خلال سنوات الحرب» (العالمية الثانية) (٢).

وقد ظهر من تحقيق قامت به المخابرات العسكرية الأمريكية فى مايو ١٩٤٨، أن العقيد «أليوت نلز» — أخو «داڤيدنلز» مساعد الرئيس ترومان ومن أكثر الناس نفوذا فى البيت الأبيض ـ قام ومعه شخص آخر يعمل فى مكتب حفظ سجلات الضباط، بتصوير ستة وستين سجلا من سجلات الضباط الصالحين للترشيح للعمل لصالح الهجناه وأرسلاها إلى فلسطين. واعتُبر هذه السجلات مع ملفات سرية جدا أخرى، الأساس الذى اعتمدت عليه الهجناة فى اختياراتها للضباط الذين تم تجنيدهم أو التعاقد معهم (٣).

وكانت العروض المالية التى قُدمت للطيارين الذين سيذهبون إلى فلسطين أعلى مما كان الطيارون يتقاضونه فى القوات الأمريكية آنذاك حتى يمكن إغراؤهم بالسفر، مع قيام المنظمات الصهيونية بالولايات المتحدة بتذليل أية مصاعب تعوق سفرهم إلى فلسطين حتى لو كانوا لايزالون بالخدمة (٤).

وتمت عمليات تجنيد مماثلة فى جنوب أفريقيا للخدمة فى القوات الجوية، وطبقا لرواية سلوتسكى: «وصل المتطوعون الأوائل فى أبريل ١٩٤٨ وكان عددهم أحد عشر طيارا» (٥).

وقد غطت عمليات تجنيد المرتزقة والمتطوعين كل من كندا وبريطانيا وفرنسا وهولندا، والدول

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٩٨.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٤٠.

(٣) غرين، ستيڤن الانحياز، تعريب د. سهيل زكار (ط١؛ دمش: دار حسان للطباعة والنشر، ١٩٨٥)، ص ٧٥ – ٧٦.

(٤) نفس المرجع، ص ٧٨. – انظر أيضا: Robinstein and Goldman, op. cit., pp. 32 - 34.

(٥) سلوتسكى، ص ٣٤٠.

الاسكندنافية ودول أمريكا اللاتينية، وقد تزايد عدد المتطوعين حتى نهاية الحرب فوصل إلى ثمانمائة شخص فى القوة الجوية [(١)]. وقدر الأخوان كمش عدد الطيارين فيهم بمائة وستة وخمسين طيارا[(٢)]. وكان باقى هؤلاء المتطوعين والمرتزقة من الملاحين وعمال اللاسلكى والتسليح، والمهندسين. «وكانت خبرة هؤلاء المتطوعين أوسع كثيرا من خبرة زملائهم فى أرض إسرائيل» [(٣)].

إلا أن ذلك لم يكن كل ماتم حشده لصالح القوة الجوية الإسرائيلية، فطبقا لأقوال سلوتسكى، تم تجنيد وتدريب المرشحين للهجرة العاجلة إلى فلسطين من شرق وغرب أوروبا من الشباب. «وفُرضت حصص تجنيد على كل دول أوروبا» [(٤)].

«وقد أُنشِئتْ قاعدتان للهجرة: الأولى فى منطقة مرسيليا جنوب فرنسا، والثانية فى إيطاليا[(٥)]». «وأُوْلِى الخبراء بين المجندين اهتماما خاصا. كان بينهم ضباط وأفراد ذوو خبرة.. وطيارون وأفراد ذوو خبرة بالخدمات الجوية.. وكان الخبراء يفرزون عن باقى المجندين ويرسلون فى أسرع وقت ممكن إلى أرض إسرائيل» [(٦)].

وعلى ذلك، يمكن القول إن أطقم الطيران والأطقم الفنية فى القوة الإسرائيلية كانت تتشكل - عشية اندلاع الحرب النظامية فى ١٥ مايو - من قلة يهودية، قوامها أفراد وحدة البالماخ الجوية القديمة والمسرحون من الحرب العالمية الثانية الذين هاجروا إلى فلسطين قبل ١٥ مايو، وأغلبية من المتطوعين والمرتزقة والمغامرين من مختلف بقاع العالم (يهود ومسحيين وملحدين)، الذين اكتسبوا خبرة واسعة خلال الحرب العالميه الثانية،[(٧)] بل كان بعضهم من أبطال تلك الحرب[(٨)].

وقد اختلفت المصادر الإسرائيلية الرسمية فى تحديد عدد أفراد القوة الجوية الإسرائيلية

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٧.

(٣) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٤٠.

(٤) نفس المرجع، ص ٣٣٦.

(٥) نفس المرجع، ص ٣٣٧.

(٦) نفس المرجع، ص ٣٣٩.

(٧) Robinstein and Goldman, op. cit., pp. 50 - 51.

(٨) Ibid., p. 53.

عشية إعلان قيام الدولة فى الرابع عشر من مايو. فطبقا لأقوال المؤرخ الرسمي للهجناه يهودا سلوتسكى، كان يخدم فى القوة الجوية عند إعلان قيام الدولة «نحو ۱۰۰۰ شخص، منهم ٥٠ فى الأطقم الجوية، والباقي من أفراد هيئة الأركان والمهندسين، والأطقم الأرضية ورجال خدمات مختلفة» (١). أما بن جوريون، فحددهم بستمائة وخمسة وسبعين فردا(٢).

ويبدو أن كلا التقديرين كان يعنى القوة البشرية الإسرائيلية فى فلسطين فقط، وأغفل المتطوعين والمرتزقة الذين عملوا قبل الحرب المعلنة بعقود خاصة، وكان بعضهم يعمل في خدمة المجهود الحربى لنقل المتطوعين والمجندين والأسلحة إلى فلسطين قبل ١٥ مايو، مثل الأطقم الأمريكية التى أشارت إليها كل من المصادر الغربية والإسرائيلية، فضلاً عن الطيارين اليهود، الذى كانوا يتدربون فى الخارج ولم يصلوا إلى فلسطين قبل ١٥ مايو (٣٠ طيار).

ولما كان سلوتسكى قد أشار إلى أنه كان هناك ٥٠ طيارا فى الأطقم الجوية وحدها عشية بدء الحرب المعلنة، فإنه بإضافة الطيارين والفنيين المرتزقة والمتطوعين الذين وصلوا إلى فلسطين قبل ١٥ مايو(٣) والأطقم التى كانت تعمل على طائرات النقل فى الخارج لتهريب الأفراد والأسلحة إلى فلسطين ـ وكانت لا تقل وحدها آنذاك عن ٥٠ طيارا ـ فإنه يمكن الوصول إلى تقدير أقرب مايكون إلى الحقيقة .

وعلى ذلك، فإن الأرجح أنه كان هناك حوالى ١٢٠ طيارا وأكثر من ألف فرد من المهندسين والفنيين وأطقم الخدمات الأرضية المختلفة تعمل فى خدمة المجهود الجوى الإسرائيلى عشية بدء الحرب المعلنة. ومن هذه القوة كان يمكن تشكيل مالا يقل عن ٩٠ من الأطقم الجوية المستعدة للعمليات، كان أغلبهم ممن خدموا فى الحرب العالمية الثانية، بل إن بعضهم كانوا من أبطالها(٤).

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٠١.

(٢) بن جوريون، دافيد، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، إعداد مركز البحوث والمعلومات (القاهرة: مركز البحوث والمعلومات، بدون تاريخ)، ص ١١٥.

(٣) حدد سلوتسكى عدد الطيارين المتطوعين الأجانب بـ ١١ طيار فى أول أبريل ١٩٤٨، ثم تزايد عددهم بمعدل أكثر فى الشهور التالية. ومن ثم، يمكن تقديرهم فى ١٤ مايو بما لايقل عن ٢٠ طيارا.

(٤) Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 53.

تشكيل القوة الجوية وإعداد مسرح العمليات من الوجهة الجوية:

إذا استثنينا قوة النقل الجوى التى كانت تعمل مابين أوروبا وفلسطين فى أعمال تهريب المجندين والأسلحة، فإنه يمكن القول إن القوة الجوية الإسرائيلية عشية قيام الدولة، كانت تتكون من أربعة أسراب كما جاء فى المصادر الإسرائيلية الرسمية (١).

وقد تم تشكيل هذه الأسراب الأربعة على التوالى بعد انفصال الوحدة عن البالماخ وبدء تشكيل القوة الجوية فى أكتوبر ١٩٤٧. فقد تشكل السرب الأول فى نفس الشهر بقيادة «أفيغدور شاحان» وتمركز السرب فى مطار «دوف» شمال تل أبيب ابتداءً من التاسع من ديسمبر(٢). وكان هذا السرب يعمل فى نطاق المنطقة الوسطى من فلسطين والمنطقة الساحلية.

وتشكل السرب الثانى (سرب النقب) بقيادة «عيزر وايزمان» فى الثانى من فبراير ١٩٤٨. وكانت قاعدته قرب «نير عام»، وكان يعمل فى منطقة النقب (٣).

كما تشكل السرب الثالث «سرب الجليل» فى أبريل ١٩٤٨ بقيادة «بيسح ثولشنكى» وتمركز قرب «يفنيئيل، وكان ذلك السرب يعمل فى منطقة الجليل (٤).

أما السرب الرابع، فقد أُنشىء فى نفس الشهر للقيام بمهام الاستطلاع الجوى بالصور(٥).

وبالإضافة إلى المطارات وأراضى الهبوط التى تمركزت فيها الأسراب السابقة، فقد أشار سلوتسكي إلى أنه «جُهزت مدارج لهبوط وإقلاع الطائرات فى القدس «غفعات رام» وفى «غوش عتسيون»، وبالقرب من مستعمرات كثيرة فى البلد (فلسطين)، وفى الأمكنة التى كان من غير الممكن الهبوط فيها (مثل «يحيعام»، و«كفار داروم» و«البلدة القديمة فى القدس» (٦).

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٩٨.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٩٣٨ - ٣٩٩. - شيف، المرجع المشار إليه ص ١٦.

(٣) سلوتسكي، المرجع المشار إليه ص ٤٠٠. - البدري، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٦.

(٤) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٦. - سلوتسكى، المرجع المشار إليه ص ٤٠٠.

(٥) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٠٠.

(٦) نفس المرجع، ص ٤٠٠ - ٤٠١.

استخدام القوة الجوية فى مرحلة الحرب غير المعلنة:

منذ اندلاع القتال بين المنظمات العسكرية الصهيونية والفصائل الفلسطينية، لعبت القوة الجوية الإسرائيلية الوليدة أولى أدوارها فى الصراع المسلح ضد الفلسطينيين الذين لم يتوفر لهم مثل هذا السلاح، بل إن أفضل أسلحتهم لم يكن يتجاوز بنادق ورشاشات الحرب العالمية الثانية.

فمع الأيام الأولى للحرب غير المعلنة، قام السرب الأول بأولى أعماله القتالية ضد جماعة من العرب قرب «كيبوتس نباطيم» فى السابع عشر من ديسمبر ١٩٤٧[١].

وتعددت استخدامات القوة الجوية تبعاً للاستراتيجية التى أملتها المتطلبات السياسية التى قررتها القيادة الصهيونية العليا فى فلسطين. فقد أدى القرار السياسى بالاحتفاظ بالمستوطنات النائية والمنعزلة ـ رغم إحاطة المناطق العربية بها وسيطرتهم على الطرق الموصلة إليها ـ إلى البحث عن وسائل بديلة لإمداد المستوطنات المحاصرة وإخلاء الجرحى منها، فضلا عن فتح الطرق إليها. «وسرعان ماتبين أن المعاونة لهذه المستوطنات لايمكن إرسالها إلا بطريق الجو» [٢].

ولعل أبرز الأمثلة على استخدام طائرات القوة الجوية فى تحقيق الاتصال بالمستعمرات المحاصرة وإمدادها وإخلاء جرحاها، هو ماقامت به تلك القوة حيال مجموعة مستعمرات «غوش أتزيون» قرب القدس. ففى البداية «كان يتم إلقاء سلاح (خصوصا ذخيرة)، ومواد بناء، وأدوية طبية بالمظلات من طائرات الهجناه» [٣]. وبعد ذلك تم تمهيد مدرج لهبوط وإقلاع الطائرات، «وبدأت الطائرات تحط يومياً، إذا سمحت حالة الطقس بذلك، جالبة ذخائر وأسلحه، ومنقذة المرضى والجرحى» [٤].

ولم تكن مستوطنات النقب أسعد حالا من سابقتها، «فبنهاية شهر مارس وجدت المستوطنات فى منطقة النقب نفسها معزولة بالكامل عن البلاد.

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٥.

(٢) Kagan, op. cit., p.3 .

(٣) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٩٩.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

«وقامت القوة الجوية بعمل مايمكنها، إلا أن ماكان يمكن تحقيقه بالطائرات المتيسرة كان قليلا جدا. كما كان سائقو القوافل يتنفسون الصعداء عندما يرون طائرات «الأوستر» تستطلع الطريق أمامهم وتبلِّغ عن الكمائن العربية. ومهما يكن الأمر، فقد عادت كل الإمدادات والمواصلات المنتظمة إلى الخدمة الجوية».(١)

ومع سيطرة العرب على طرق المواصلات الرئيسية وجدت قيادة الهجناه الحل فى تيسير قوافل السيارات المدرعة، ترافقها الطائرات لاستطلاع الطرق أمامها. وقد برز هذا الاستخدام فى تأمين طريق القدس ـ تل أبيب طوال شهر مارس(٢).

٣- مرحلة انحسار السيطرة العربية وفرض التقسيم:

التحول فى الموقف الدولى:

اتسمت الشهور الثلاثة الأولى من عام ١٩٤٨ بسيطرة العرب على الموقف فى فلسطين رغم تسليحهم البسيط، كما ركَّزت القيادة اليهودية جهودها خلال تلك الفترة فى تدعيم قواتها المسلحة وتعبئة اليهود سواء فى داخل فلسيطن أو فى مختلف بلدان العالم، لتقديم الدعم المادى وتجنيد القوى البشرية اللازمة لفرض التقسيم وإقامة الدولة الصهيونية.

إلا أن المعارك التى اشتعلت طوال الشهور الأولى من عام ١٩٤٨، وأدَّت إلى إغلاق الطرق المؤدية إلى شمال وجنوب فلسطين، وعزلت القدس عن السهل الساحلى، والخسائر البشرية الكبيرة التى راحت ضحيتها، أقنعت لجنة الأمم المتحدة ـ التى حضرت إلى فلسطين للإشراف على إنشاء دولتى التقسيم ـ بصعوبة تنفيذ ذلك الأمر، وعادت إلى الأمم المتحدة لتعبر عن شكوكها حول إمكانية واستمرار بقاء الدولة اليهودية التى ستقام فى فلسطين (٣).

وأشارت تلك اللجنة إلى أنها «ترى من واجبها أن تخطر الجمعية العامة بأن النزاع المسلح الذى تضطلع به العناصر العربية، فلسطينية وغير فلسطينية، وعدم تعاون دولة الانتداب

(١) Kagan, op. cit., p. 54.

(٢) Ibid., pp. 54- 65.

(٣) آلون، درع داود، ص ٢٢٦.

وتدهور الأمن فى فلسطين، وعدم تزويد مجلس الأمن للجنة بالمساعدات المسلحة اللازمة ــ كل ذلك جعل من المستحيل (عليها) أن تنفذ قرار مجلس الأمن» [1].

وعلى ذلك، بدأت الولايات المتحدة فى التراجع عن مشروع التقسيم، خوفاً من أن يؤدى فرض المشروع بالقوة المسلحة إلى تغلغل النفوذ السوفيتى فى منطقة حساسة من مناطق النفوذ الغربى من ناحية، وحتى لاتضطر إلى الدخول فى مواجهة عسكرية ضد القوات العربية دفاعاً عن الدولة اليهودية من ناحية أخرى[2]. الأمر الذى كان سيؤدى إلى إيقاع الضرر بالمصالح الأمريكية. وهى التى كانت تسعى منذ نهاية الحرب إلى التغلغل فى المنطقة وزيادة استثماراتها البترولية فيها على حساب حليفتها بريطانيا.

وفى التاسع عشر من مارس ١٩٤٨، أعلن رئيس الوفد الأمريكى فى مجلس الأمن أن قرار الجمعية العامة بتأييد تقسيم فلسطين لم يشكل أمرا تتقيد به الأمم المتحدة أو أى عضو فيها. وأن موضوع التقسيم نفسه قد جرت عليه الموافقة على أساس الافتراض بأن جميع أقسام المشروع ستنفذ معاً. وبما أنه تعذر ذلك، فإن واجب الأمم المتحدة إعادة السلام والنظام إلى نصابهما. ومن ثم، فإن حكومته تقترح إقامة وصاية مؤقتة على فلسطين، قد تساعد الفريقين المتحاربين فى التوصل إلى اتفاق[3].

وفى أول أبريل ١٩٤٨ قدم المندوب الأمريكى مقترحات محددة إلى مجلس الأمن، تدعو إلى وضع فلسطين تحت الوصاية ريثما يصل العرب واليهود إلى اتفاق على شكل الحكومة، وإشراف الأمم المتحدة على إدارة البلاد بواسطة حاكم عام تعينه، على أن يعاونه مجلس استشاري منتخب وقوة بوليسية مختلطة. وتكون الوحدات الإدارية مستقلة استقلالا ذاتيا، ويسمح بهجرة خمسة آلاف يهودى فى الشهر. كما اشتملت المقترحات الأمريكية مشروع قرار للهدنة، يتضمن وقف جميع الأعمال العسكرية وأعمال العنف والتخريب، والامتناع عن إحضار السلاح وإدخال الجماعات المسلحة، والقيام بأى نشاط سياسى حتى تعيد الجمعية العامة نظرها فى القضية، وتعيين قناصل الولايات المتحدة وبلجيكا وفرنسا فى القدس كلجنة مشرفة

(١) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٢١.

(٢) نفس المرجع، ص ١٢١ – ١٢٤.

(٣) خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٧٩ ـ ١٨٠.

على الهدنة. وقد وافق مجلس الأمن على الاقتراح الأمريكي، وعهد إلى القناصل الثلاثة باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ وقف القتال[١].

ولما كان مشروع الوصاية الجديد يتعارض مع المخطط الصهيوني في فلسطين، فقد رفضته القيادة اليهودية، واشترطت لقبول الهدنة ألا تحول دون قيام دولتهم[٢]. وفي انتظار اجتماع الجمعية العامة للأمم المتحدة لبحث مقترحات الوصاية التي وافق عليها مجلس الأمن، قررت القيادة اليهودية فرض سياسة الأمر الواقع وتنفيذ التقسيم بالقوة، بموافقة الأمم المتحدة، أو بدون موافقتها.

التحول الإسرائيلي إلى الهجوم :

بينما كانت المشاورات تجري بين لندن وواشنطن وفي أورقة الأمم المتحدة لعقد الجمعية العامة من أجل مناقشة مشروع الوصاية وكيفية تنفيذه، استغلت القيادة اليهودية تحسن موقف التسليح لقواتها[٣]، وتزايد حرية هذه القوة على العمل، بعد اتساع مناطق انسحاب القوات البريطانية، فتحولت إلى الهجوم العام تنفيذاً للخطة «د D» التي سبق إعدادها بواسطة قيادة الهجناه وتصدق عليها في العاشر من مارس ١٩٤٨[٤].

وقد كانت القيادة اليهودية تهدف بتنفيذ الخطة «د» إلى «تحقيق استمرار (اتصال) الأراضي داخل المناطق اليهودية وبين بعضها البعض، ومد السيطرة اليهودية على المناطق التي كانت تسيطر عليها من قبل القوات العربية. ودعم ترتيبات الدفاع استعدادا للغزو الذي هددت به الجيوش النظامية العربية عبر الحدود» [٥].

وطبقاً لرواية سلوتسكي، كانت مهمة القوات اليهودية تبعا لهذه الخطة هي: «أن تدافع عن نفسها ضد هجوم عربي في إطار الدفاع المحدد الثابت، وأن تشن هجمات على قواعد العدو وطرق إمداداته في عمق أراضيه علي حدود البلد وفي الدول المجاورة، وأن تحمي شرايين

(١) نفس المرجع، ص ١٨٢ ـ ١٨٣.

(٢) نفس المرجع، ص ١٨٥.

(٣) Safran, Nadav, From War to War (New York: Pegasus, 1969), p.28.

(٤) سلوتسكي، المرجع المشار إليه، ص ٣٤٦. Idem

(٥) ألون، إيجال، بناء الجيش الإسرائيلي، تعريب هيئة الإستعلامات، المرجع المشار إليه، ص ٣٦.

المواصلات الحيوية. وكلفت باحتلال قواعد أمامية فى أرض العدو، وتقليص قدرته بواسطة الاحتلال والسيطرة على مراكز معينة فى المناطق الريفية وفى المدن داخل حدود الدولة» (١).

وكانت هذه الخطة تعنى ببساطة، ليس السيطرة فقط على النطاق الذى حددته الأمم المتحدة للدولة اليهودية فى قرار التقسيم، بل أيضاً تحسين وتعديل أوضاع المناطق اليهودية فى النطاق الذى حددته الأمم المتحدة للدولة العربية، وضم تلك المناطق إلى الدولة اليهودية بالقوة، وتفريغ القرى العربية التى يتعارض موقعها مع المخطط الصهيونى من سكانها بالقوة.

تسليح الطائرات ونقل الأسلحة:

وقد ألقى ذلك الانعطاف فى سير الحرب عبئاً جديداً على القوة الجوية الإسرائيلية. فقد كان عليها بالإضافة إلى مهامها السابقة أن تقوم بالمشاركة فى نقل الأسلحة والعتاد من الخارج، بالإضافة إلى معاونة العمليات الهجومية والأعمال القتالية فى الداخل.

وقد وقع نقل الأسلحة العاجلة على عاتق طائرات «الكوماندو» و«الكونستليشن» «وسكاى ماستر» التى تم شراؤها من الولايات المتحدة وكان يتولى قيادتها أطقم طيران أمريكية. وحتى يمكن أن تتحرك هذه الطائرات بصورة قانونية مابين الولايات المتحدة وأوروبا وفلسطين، أخذت هذه الطائرات غطاء شركات أمريكية وبنمية وهمية (٢).

وقد سمح جلاء القوات البريطانية مبكراً عن جزء كبير من السهل الساحلى لفلسطين وبعض المطارات فى تلك المنطقة، باستخدام هذه المطارات فى هبوط طائرات النقل العاملة بين القاعدة الإسرائيلية فى تشيكوسلوفاكيا ـ حيث يتم تجميع وشحن الأسلحة ـ والقطاع الذى تسيطر عليه القوات الصهيونية فى السهل الساحلى(٣). وقد سمحت عمليات النقل الجوى للأسلحة المهربة بشن سلسلة من العمليات الهجومية الناجحة فى ربيع عام ١٩٤٨، تنفيذا للخطة «د» التى سبقت الإشارة إليها.

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٤٦ ـ ٣٤٧.

(٢) Kagan, op. cit., pp.26. - 27.- Rubinstein and Goldman, op. cit., pp. 25 - 26 .

غرين، المرجع المشار إليه، ص ٤١٥ – ٤١٦.

(٣) نفس المرجع، ص ٤١٢ – ٤١٨. Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 26.-

وخلافا لسياسة البيت الأبيض المنحازة للحركة الصهيونية، كانت المخابرات المركزية الأمريكية تتابع نشاط تهريب الأسلحة إلى المنظمات الصهيونية فى فلسطين وتحذر منه، خاصة مع تورط العديد من الشخصيات الأمريكية فيه. ففى الثانى عشر من أبريل أرسل الأدميرال هيلنكوتر ـ مدير المخابرات المركزية ـ مذكرة بهذا الشأن إلى كل من رئيس الولايات المتحدة ووزيرى الخارجية والدفاع بعنوان «عمليات نقل جوية تآمريه فى أوروبا». وحذر هيلنكوتر فى مذكرته من عمليات نقل الأسلحة بشكل تآمرى إلى المنظمات الصهيونية فى فلسطين وقال: «إن مثل هذه الرحلات الجوية تزيد من حدة التوتر السياسى فى المنطقة» (١). إلا أن تحذير مدير المخابرات المركزية لم يجد صدىً ملائماً لدى الرئيس ترومان، الذى كان واقعاً تحت تأثير دافيد نلز مساعد الرئيس والمتحدث بلسان المنظمات الصهيونية فى البيت الأبيض.

ومن ثم، استمر تدفق الأسلحة إلى المنظمات العسكرية الصهيونية فى فلسطين لتتصاعد حدة الصراع وتنتقل إلى مستوى العمليات الهجومية من جانب تلك المنظمات، تنفيذا للخطة «د». وكان على القوة الجوية الإسرائيلية آنذاك ـ بالإضافة إلى مهام نقل الأسلحة من الخارج ـ أن تقوم بدعم العمليات الهجومية فى ربيع ١٩٤٨. ولم تكن المعاونة المطلوبة من القوة الجوية فى ذلك الوقت قاصرة على أعمال الإمداد ونقل الأسلحة إلى المناطق المحاصرة واستطلاع الطرق ـ شأنها فى الشهور الأولى لعام ١٩٤٨ ـ إنما تعدى ذلك الأمر إلى الحاجة إلى المعاونة الجوية النيرانية لتسهيل أعمال القوات القائمة بالهجوم.

ولما كانت الطائرات المتوفرة آنذاك للقوة الجوية الإسرائيلية فى فلسطين، تتشكل فى مجموعها من طائرات النقل الخفيفة والمتوسطة وطائرات المواصلات والاستطلاع، وجميعها غير مسلحة أو معدة لمهام المعاونة الجوية النيرانية، فقد تقرر إجراء بعض التعديلات عليها لتسليحها، حتى تتلائم مع المهام الجديدة المطلوبة منها خلال المعركة.

وطبقا لرواية كاجان، فإنه «قليلاً، وباستخدام الحيلة والبراعة نجحنا فى بناء تسليح طائراتنا. وجمعنا تشكيلة من المعدات التى وائمناها مع الجسم والأجنحة لحمل وقذف القنابل،

(١) غرين، نفس المرجع ص ٨٥ – ٨٦. ـ لمزيد من التفاصيل انظر نص التقرير بكتاب الانحياز المشار إليه ص ٤١٢ – ٤١٨.

وبقليل من التعديلات، كان يمكن تحويل طائرة نقل صغيرة أو متعة، لتكون قادرة على حمل ست قنابل زنة مائه وخمسة وعشرين رطلا ، أربعة تحت الجسم واثنتين تحت الأجنحة »(١) .

وقد عاونت القوة الجوية بنجاح قوات المنظمات الإسرائيلية فى ذلك المنعطف الجديد للحرب، أثناء القتال من أجل خطوط المواصلات فى ربيع ١٩٤٨، والتى كان أبرزها عملية «نخشون»، لفتح طريق القدس، وعمليتى «يفتاح وبن عامى» لفتح طريق الجليل(٢). كما ساهمت فى أعمال القتال لفك الحصار عن المستعمرات المحاصرة (٣).

قرار قيام الدولة اليهودية والتحول إلى الحرب المعلنة :

فى تلك الأثناء كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد عقدت دورتها الخاصة فى السادس عشر من أبريل، لمناقشة المقترحات الأمريكية. وأحيل مشروع الوصاية الأمريكى إلى لجنة فرعية (اللجنة رقم ٩) لدراسته. فأجرت عليه اللجنة بعض التعديلات وأقرته، كما وافقت على تدعيم جهود مجلس الأمن من أجل التوصل إلى هدنة فى فلسطين. وكلفت وسيط الأمم المتحدة ـ الذى سيختاره الأعضاء الدائمون ـ بالتوصل إلى تسوية سلمية (٤).

وعندما عُرض قرار اللجنة رقم (٩) على اللجنة السياسية وافقت عليه إلا أنها قررت أن يتلقى الوسيط الدولى وتوجيهاته ليس فقط من مجلس الأمن، وإنما من الجمعية العامة أيضا(٥).

وظل مشروع الوصاية يتعثر فى الأمم المتحدة حتى شارف الانتداب على نهايته. إلا أنه مع تصاعد حدة القتال فى شهر أبريل ـ نتيجة لهجمات القوات الصهيونية التى كانت قائمة بتنفيذ الخطة «د» ـ أقر مجلس الأمن فى الثالث والعشرين من نفس الشهر قيام لجنة الهدنة المكونة من القناصل الثلاثة ـ السابق الإشارة إليهم ـ بمراقبة تنفيذ الهدنة التى أقرتها المنظمة الدولية(٦).

وبينما تلك الأحداث تجرى على مسرح الأمم المتحدة، كانت القيادة الصهيونية مستمرة فى

(١) kagan, op. cit., p. 55.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٦٠ ـ ٤٨٠.

(٣) نفس المرجع، ص ٣٢٠ – ٣٢١، ٤٨٠ . – ألون، درع داود، ص ٢٣٦.

(٤) خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٨٦.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

(٦) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٣٣.

تنفيذ مخططها دون وضع قرارات الأمم المتحدة فى اعتبارها. فما بين السابع والثانى عشر من أبريل اجتمعت اللجنة التنفيذية الصهيونية فى تل أبيب لاتخاذ القرارات المتعلقة بإقامة سلطة مركزية لإدارة الدولة اليهودية ووراثة حكومة الانتداب البريطاني فى فلسطين (١).

وفى هذه الاجتماعات تقرر تشكيل مجلس للشعب من سبعة وثلاثين عضواً يمثلون كافة الأحزاب اليهودية فى فلسطين، كما تم انتخاب ثلاثة عشر فرداً من ذلك المجلس (أطلق عليهم مؤقتا اسم المديرين) لتشكيل هيئة مصغرة لإدارة شئون الدولة، سُمِّيت بالهيئة التنفيذية لمجلس الشعب. وفى العشرين من أبريل، تم انتخاب «بن جوريون» رئيساً للهيئة التنفيذية ومديراً للدفاع. وقبل عشرين يوما من إعلان قيام الدولة اليهودية، قررت الهيئة التنفيذية تسمية تلك الدولة موقتاً باسم «إسرائيل». وبذل المديرون جهدهم لإقامة دوائر حكومية بدلا من الدوائر البريطانية التى تفتت (٢).

وفى الثاني عشر من مايو ١٩٤٨، اجتمعت الهيئة التنفيذية لتحديد موقفها من الهدنة، بعد أن تزايدت عليها الضغوط الدولية. فعلى الجانب العربى كانت اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية قد حددت موقفها من الهدنة منذ منتصف أبريل. وعلقت موافقتها على الهدنة، بإيقاف الهجرة اليهودية ومغادرة اليهود غير الفلسطينيين البلاد، فى مقابل وقف التسلل العربى، ومبارحة الفدائيين لفلسطين مع نزع سلاح الجانبين (الفلسطيني واليهودى)(٣). كما كانت «جولدا مائير» قد عادت من لقاء الملك عبد الله فى الليلة السابقة مؤكدة دخول جيش الأردن إلى فلسطين، على غير وعد الملك عبد الله خلال الاتصالات اليهودية السابقة معه فى شهرى يناير وفبراير من نفس العام (٤).

ومن ناحية الولايات المتحدة، كان «موسى شرتوك» قد عاد منها، يحمل تحذيرا من «جورج مارشال» وزير الخارجية الأمريكية، بصدد تأجيل قرار تنفيذ الدولة اليهودية، وعقد هدنة مدتها

(١) سلوتسكي، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٥.

(٢) سلوتسكي، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٥ – ٢٠٦.

(٣) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه ص ١٤١. خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٨٤.

(٤) Meir, Golda, My Life (London: Weidenfeld and Nicolson, 1975), pp. 176 - 179.

ثلاثة أشهر. وقيل لشرتوك بوضوح، إنه «إذا سار اليهود فى طريقهم، فيجب ألا يطلبوا مساعدة الولايات المتحدة، فى حالة حدوث غزو» (١).

ولم يكن القرار سهلا على القيادة الصهيونية. فرفض الهدنة، كان يعني تمرداً علي قرارات المنظمة الدولية التى أقرت قيام الدولة اليهودية، قبل أن تكتمل شرعيتها الدولية باعتراف المجتمع الدولى بها، كما كان يعني احتمالا لتخلى الولايات المتحدة عنها عند اشتعال الحرب المنتظرة بينها وبين الدول العربية.

ومن المفيد هنا أن نري كيف اتخذت القيادة الصهيونية قرار قيام الدولة اليهودية والتحول إلى الحرب المعلنة فى ذلك الاجتماع رغم كل الظروف الدولية المحيطة بها. فطبقاً لرواية «سلوتسكى»، طلب المجتمعون الاستماع إلى رأى الهجناه عن الوضع العسكرى واحتمال غزو الجيوش العربية بعد إعلان قيام الدولة ودُعى إلى الجلسة كل من «إسرائيل جاليلى»، الذى كان بمثابة قائد الهجناه، و «إيجال سكونيك» (يادين) المسئول عن العمليات (٢).

وبالنسبة للغزو العربى المنتظر، قال يادين أن الهجناه متأهبة على أساس افتراض أن الغزو مؤكداً، وبالتالى ركزت كل قواتها وأسلحتها في الأماكن المحتملة كميدان للاشتباك فى المعركةالأولى. وذكر أن هناك خططاً لعمليات هجومية على الحدود وماوراءها حين حدوث الغزو. ولخص يادين رأيه فى أن الدول العربية تتمتع بتفوق مطلق فى السلاح والمدرعات والطيران(٣)، إلا أنه بقدرة المقاتلين ومعنوياتهم والتخطيط والتكتيك الجيدين، فإنه يمكن التغلب علي القوة العربية، خاصة وقد كان يرى أن العرب لن ينجحوا فى تركيز قوتهم فى جبهة واحدة. ومن ثم، فإن الفرص العسكرية متعادلة فى الجانبين. إلا أنه ــ من وجهة النظر العسكرية ـ نصح بتوخى الحذر، نظراً لانخفاض معنويات قسم كبير من الرجال. ويحتمل انخفاضها أكثر فى كل مكان تضطر فيه الهجناه للعمل ضد المدرعات والمدفعية التي تفتقر لها حتى ذلك الوقت (٤).

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٧.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) قامت وزارة الدفاع الأمريكية فى أوائل شهر مايو ١٩٤٨ بإجراء دراسة لتقدير الموقف على ضوء الأوضاع فى فلسطين، وجاء فى ذلك التقدير أن القوات اليهودية كانت متفوقة على جميع القوات العربية بالرجال والسلاح والعتاد والتدريب. ــ غرين، المرجع المشار إليه، ص ١٠٢.

(٤) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٨.

أما إسرائيل جاليلى فقد تلخص رأيه، فى أن نتيجة التصدى لجيوش الدول العربية مرهونة بالتغلب على المدى المتفوق لنيران العرب (المدفعية والطيران)، فضلا عن مدرعاتهم ولذا، فإنه لابد من بذل جهد كبير لجلب الطائرات (المقاتلات والقاذفات) والمدافع التي تم شراؤها من الخارج. الأمر الذى سيؤدى إلى تحسن موقف السلاح خلال سبعة إلى عشرة أيام(١).

وسأل المجتمعون ممثلي الهجناه، عما إذا كانت منظمتهم معنية من الناحية العسكرية بهدنة مدتها ثلاثة أشهر. وكان جوابهما أنه من الناحية العسكرية، ستكون للهدنة ميزة كبرى، فيما إذا استُغل الوقت لجلب السلاح من الخارج وتدريب المقاتلين وماشابه، «ولكن لايمكن للهدنة أن تكون منفصلة ومقطوعه الجذور عن ظروف سياسية محيطة، يمكن أن تُفشل كل ماأنجزناه سابقاً، حتى من الناحية العسكرية» (٢).

وأشار بن جوريون إلى موقف التسليح، قائلاً: «لدينا كنوز من السلاح، ليس فى البلد. ولو كان جميع السلاح الذي فى حيازتنا فى مكان ماهنا، لاستطعنا أن نصمد بقلب مطمئن (أيضا ليس دون خسائر) ولدخلنا هذه المعركة بسهولة أكبر، حتى لو عملت مصر والعراق ضدنا»(٣).

وفى نهاية الاجتماع تم الاقتراع المتعلق بالهدنة. وأسفر تصويت الهيئة التنفيذية على رفض الهدنة بأغلبية ستة أصوات ضد أربعة (٤). ومن ثم، تقرر تلقائيا إعلان قيام الدولة اليهودية مع نهاية فترة الانتداب البريطانى باسم «إسرائيل» (٥).

وفى الوقت الذى كانت تجرى فيه الإجراءات السابقة فى فلسطين، كانت المنظمات الصهيونية تمارس ضغطها على الرئيس ترومان للاعتراف بالدوله اليهودية فور إعلانها. وقبل أيام من ذلك الإعلان، صرح حاييم وايزمان قائلا: «لقد تمكنت من توطيد علاقاتنا بأصدقائنا فى واشنطن. وتأكدت أنه سيتم الاعتراف بالدولة اليهودية فى اللحظة التى يُعلَن فيها عن إنشائها...»(٦).

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٨.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٠٨ - ٢٠٩.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٠٩.

(٤) كان اثنان من الهيئة التنفيذية محاصرين فى القدس والثالث فى الولايات المتحدة، وعلى ذلك حضر الجلسة المصيرية عشرة فقط من الهيئة التنفيذية .

(٥) سلوتسكى، المرجع المشار إليه ص ٢١٠.

(٦) ليلينتال، ألفرد، ثمن إسرائيل، تعريب حبيب نحولى، وياسر هوارى (ط ٤؛ بيروت: دار الآفاق الجديدة، ١٩٨١)، ص ٧٢.

وبانتهاء الانتداب البريطاني فى فلسطين أعلن «بن جوريون» فى الساعة الرابعة من مساء الرابع عشر من مايو قيام دولة إسرائيل. وقبل أن ينبلج فجر الخامس عشر من مايو أعلنت الولايات المتحدة اعترافها بالدولة الجديدة.

وفى نفس الليلة تدفقت سفن المهاجرين والأسلحة التى كانت راسيةً فى موانى الدول المختلفة وخارج المياه الفلسطينية تحمل المجندين والأسلحة تمهيدا للمرحلة الثانية من الحرب.

وبذا انتهت المرحلة الأولى من الحرب وقد كسبها الإسرائيليون، وطوروا قواتهم المسلحة ووضعوا أساس قوتهم الجوية وإعدادها للصراع المنتظر. فقد كان تقدير القيادة اليهودية منذ اللحظة الأولى مبنياً على أساس تدخل الدول العربية، حتى قبل أن تقرر تلك الدول نفسها ذلك التدخل. وكانت القوة الجوية المصرية هي أكثر القوى الجوية العربية خطرا فى نظر القيادة اليهودية، التى أعدت عدتها لمواجهتها. فبعد أسبوع واحد من اندلاع المرحلة الثانية من الحرب بدأت تظهر فى سماء فلسطين أولى المقاتلات الإسرائيلية من طراز «مسرشميث Messersch-mitt» (Avia S 19).

فما الذى أعدته الحكومة المصرية لتلك المواجهة؟ وكيف انعكست سياستها على إعداد القوة الجوية المصرية للحرب التي تنتظرها، والتى أعد لها العدو كل أسباب النصر؟

ثالثا: أثر السياسة المصرية بعد قرار التقسيم على إعداد القوة الجوية المصرية:

١- مرحلة المد العربى فى فلسطين (ديسمبر ١٩٤٧ - مارس ١٩٤٨):

موقف الحكومة المصرية فى أعقاب قرار التقسيم:

ترك قرار التقسيم أسوأ الأثر فى كافة البلدان العربية، سواء على المستوى الشعبى أو الرسمى. فعلى المستوي الشعبى المصرى عارضته كافة الطوائف والتيارات السياسية، واجتاحت المدن المصرية المظاهرات التى تطالب بفتح باب التطوع والتزود بالسلاح لإنقاذ فلسطين، وقطع العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية مع الدول التي أيدت مشروع التقسيم، والانسحاب من الأمم المتحدة وتوحيد سياسة الدول العربية .

بمعركة فلسطين ضد الصهيونية، واستُفِزّت فيه المشاعر الوطنية والدينية، والشعور العربي النامي . كما حركت فيه الاحساس الواعي بالخطر مما يحدث في البلد المتاخم، وكافة العواطف إزاء شعب يُطرد بالسلاح من أرضه . ووجد المصريون في رفض التقسيم والدعوة للكفاح المسلح ضد نشوء الدولة الصهيونية مجابهة للاستعمار العالمي، وعلى رأسه الولايات المتحدة، ودافعا للحركة العربية ضده» (١) .

ورغم هذا الغليان على المستوى العربى سواء فى مصر أو باقى الدول العربية إلا أن ردود – الفعل العربية الرسمية آنذاك لم تكن على مستوى الأحداث . فبينما قررت قيادات المنظمات الصهيونية في داخل فلسطين وخارجها حشد كافة الطاقات اليهودية السياسية والاقتصادية والعسكرية في أنحاء العالم لإقامة دولتهم في فلسطين، وبدأت حملاتها لجمع الأموال والتعبئة السياسية والعسكرية في كافة أنحاء العالم حتى قبل قرار التقسيم، فإننا نجد الفُرقة والأطماع وتغليب المصالح الشخصية هي السمات التي غلبت على سياسة الزعماء العرب فى ذلك الوقت .

ففي اجتماع القاهرة الذي عقده مجلس جامعة الدول العربية، فيما بين الثانى عشر والثامن عشر من ديسمبر، وحضره أغلب رؤساء الحكومة العربية المستقلة السبع (مصر – سوريا – لبنان – العراق ـ شرق الأردن – السعودية – اليمن) لبحث القضية الفلسطينية علي ضوء قرار التقسيم، كان الخلاف واضحا بين المجتمعين. فقد كان لكل من الحاضرين أهدافه ومطامعه.

فبينما أصر العراق على ضرورة التدخل بالمتطوعين وتسليح الفلسطينيين وحشد الجيوش العربية حول فلسطين، فإن المملكة العربية السعودية عارضت فكرة اقحام الجيوش العربية فى المشكلة خوفا من أطماع الملك عبد الله فى فلسطين. كما عارض أمين الحسينى ـ رئيس الهيئة العربية العليا ـ زج الجيوش العربية، اكتفاء بالمجاهدين والمتطوعين، على حين أصر الملك عبد الله علي استخدام الجيوش النظامية. أما الموقف المصرى فى ذلك المؤتمر فكان يتلخص فى معارضة الزج بالجيوش العربية والتحمس لإرسال المتطوعين إلى فلسطين (٢).

وكان المنطلق المصرى لهذه السياسة، هو عدم الزج بالجيش المصرى فى حرب بينما

(١) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٢٦٣.

(٢) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٢٤ – ٢٥.

القوات البريطانية تقف خلف ظهره فى منطقة القناة من ناحية [1]، وعدم إعطاء الفرصة لكل من العراق والأردن لتنفيذ مشاريعهما المتعلقة بالهلال الخصيب أو سوريا الكبرى علي حساب كل من سوريا وفلسطين من ناحية أخرى [2].

وهكذا أدت الشكوك المتبادلة بين المؤتمرين إلى الحلول الوسطى، إرضاء لكافة الأطراف. ومن ثم، كان كل ماأسفرت عنه الاجتماعات بعض النتائج الهزيلة، تبلورت فى بيان يستنكر فيه مجلس الجامعة قرار التقسيم وضرورة العمل الحثيث لإحباط المشروع.

أما كيف ستتم هذه المقاومة؟ فقد وجد المجلس الإجابة علي ذلك فى مقررات مؤتمر «عالية»، والتى تقضى بتقديم عشرة آلاف بندقية وذخائرها، مع إرسال ثلاثة آلاف متطوع، فضلا عن تخصيص مبلغ لايقل عن مليون جنيه يوضع تحت تصرف القيادة العربية التى تقرر تشكيلها لتولى تدريب العرب وقيادتهم فى الصراع المنتظر. إلا أن مجلس الجامعة قرر فى اجتماع القاهرة ـ المشار إليه ـ اعتماد مليون جنيه إضافية للإنفاق علي حركة التعبئة والتطوع العربية [3].

ومن ذلك، نرى أن موقف الحكومة المصرية حتي نهاية ذلك المؤتمر كان استمراراً لمواقفها السابقة فى معارضة التدخل بالجيوش العربية اكتفاءً بالدعم السياسى والمادى، مع قصر الدعم العسكرى علي المتطوعين والإمداد بالأسلحة التى قررها المجلس، وهو ماكان يتمشى مع وجهة النظر الفلسطينية آنذاك.

وبهذا تراجع التدخل بالجيوش العربية مؤقتا، على مضض من الحكام العرب المطالبين به. أما الحكام الآخرون، فرغم أنهم رأوا فيه حلا غير مستحب إلا أنه يبدو أنهم اعتبروه حلا أخيراً إذا فَشِلت الحلول الأخرى التى وُفِق عليها.

ففى الخامس عشر من يناير ١٩٤٨، نشرت جريدة الأساس المصرية ـ لسان حال الحزب الحاكم تصريحاً لأسعد داغر (من مكتب الصحافة بجامعة الدول العربية) جاء فيه: «إن الدول

(١) د. محمد حسين هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٣، المرجع المشار إليه، ص ٤١.

(٢) كانت كل من مصر والسعودية وسوريا ومفتى فلسطين يتصدون آنذاك لمشروعات الملك عبد الله بخصوص سوريا الكبرى، وأحلام الهاشميين فى العراق بخصوص مشروع الهلال الخصيب. ـ أحمد عبد الرحيم المرجع المشار إليه، ص ١١١، ١١٢.

(٣) خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٤٤. - البدري، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٥.

الحاكم تصريحاً لأسعد داغر (من مكتب الصحافة بجامعة الدول العربية) جاء فيه: «إن الدول العربية أعلنت على لسان مجلس الجامعة، أن قواتها ستدخل فلسطين عقب جلاء القوات البريطانية، وأن الاحتلال سيشمل فلسطين كلها» (1).

تأمين الحدود المصرية:

على ضوء قرارات مؤتمر عالية (٧ - ١٠ أكتوبر ١٩٤٧)، التى تقضي باتخاذ إجراءات تأمين على الحدود الفلسطينية، أصدر اللواء أحمد عطية - وزير الدفاع الوطنى آنذاك - أوامره إلى رئيس هيئة أركان حرب الجيش يوم ١٤ أكتوبر بإرسال القوات الجاهزة التنظيم من الجيش إلى العريش. وقد تحركت هذه القوات إليها فيما بين ١٨ و ٢٦ أكتوبر ١٩٤٧، حيث وُضعت تحت قيادة الأميرالاى أحمد على المواوى(2).

ولما كان الوزير لم يحدد مهمة هذه القوات، فقد استفسرت منه رئاسة هيئة أركان حرب الجيش عن تلك المهمة، وجاء الرد فى العاشر من نوفمبر ١٩٤٧ بأنه، «التدريب ووضع الخطط اللازمة لحماية الحدود الشرقية ضد أى اعتداء مسلح» (3).

ومع بدء الحرب غير المعلنة بين المنظمات العربية والصهيونية فى فلسطين خلال شهر ديسمبر، تزايد نشاط الاستطلاع الجوى المعادى فوق قوات العريش. وقد شجع الطائرات المعادية على ذلك، افتقار تلك القوات إلى وسائل الدفاع الجوى المناسبة، مما دعا وزير الدفاع إلى أصدار تعليمات بحظر الطيران فى منطقة قطرها ٢٥ ميلا ومركزها مطار العريش، اعتبارا من الساعة السادسة من صباح يوم ٢٨ ديسمبر، مع تعزيز قوة الدفاع المضادة للطائرات بمنطقة العريش، بالإضافة إلى احتلال المطار بقوة من الطائرات قُدِّرت بثلاث طائرات سبيتفير لفرض ذلك الحظر. وقد تحركت المقاتلات الثلاثة فعلا إلى مطار العريش صباح يوم

(١) حسنين كروم، عروبة مصر قبل عبد الناصر، ج١ (القاهرة: العربى للنشر والتوزيع، ١٩٨١)، ص ١٣٣.

(٢) أوراق اللواء المواوى الشخصية، مسودة تقرير هيئة العمليات المشتركة عن العمليات الحربية بفلسطين فى المدة من ١٤ مايو إلى ١٨ يوليو ١٩٤٨، ص ٣. - قدرت تلك القوة آنذاك بكتيبة مدعمة. - انظر شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٥٣.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٢، ملف ١ - ٢٥ / س . ج ، خطاب سكرتير وزير الدفاع لشئون الطيران، إلى مدير السلاح الجوى، رقم ١ - ٢٥ / س.ج / ١٧٥، ديسمبر ١٩٤٧، مسلسل ٨. - نفس المرجع، أمر تحركات رقم ٢، ٢٧ ديسمبر ١٩٤٧، مسلسل ١٤.

مختلفاً بالنسبة للعناصر الأخرى للدفاع المضاد للطائرات. فقد عقد اجتماع فى رئاسة هيئة أركان الحرب للنظر فى تعليمات الوزير بخصوص تدعيم الوحدات المضادة للطائرات بمعسكر العريش. وقد وجد المؤتمرون (مدير المدفعية ـ رئيس هيئة العمليات وضباطهما) أن الستة مدافع الخفيفة الموجودة فى المنطقة كافية لتأمين المعسكر والبلدة ضد الطيران المنخفض إذا أضيفت لها ستة بواعث أنوار كاشفة للعمل الليلى. والاكتفاء بإرسال تروب (٤ مدافع) عيار ٣,٧ بوصة للوقاية ضد الطيران العالى. ونظراً لأنه لم يكن يوجد آنذاك سوي جهاز رادار واحد صالح للاستخدام ويستعمل للتدريب بمدرسة المدفعية، وهو فى نفس الوقت الوسيلة الوحيدة للإنذار الجوى بمدينة القاهرة، فقد قرر المؤتمرون الاكتفاء بإرسال ستة بواعث أنوار كاشفة، والأربعة مدافع ٣,٧ بوصة إلى العريش[١].

ويكشف تقرير قائد الأسراب محمد صلاح الدين مدير المخابرات الجوية عن أوجه القصور فى الدفاع عن العريش آنذاك (الأسبوع الأول من يناير ١٩٤٨)، والتى تتلخص فيما يلى[٢].

(١) ضعف الدفاع الأرضى عن المطار.

(٢) عدم وجود نظام مراقبة جوية (نقط مراقبة بالنظر) بشكل يسمح للمقاتلات بالإقلاع فى الوقت الملائم للتصدى للطائرات التى تخترق منطقة حظر الطيران فوق العريش.

(٣) عدم وجود غرفة عمليات لتنسيق أعمال المقاتلات والمدفعية.

(٤) قصور المواصلات (لايوجد سوي خط تليفونى واحد بين رئاسة قوات الجيش بالعريش والمطار وهو كثير الأعطال).

فإذا أضفنا عدم وجود أى أجهزة رادار لإنذار وسائل الدفاع الجوي والمقاتلات باقتراب الطائرات المعادية ـ حتي يتسني لها الوقت الكافى للإقلاع والاشتباك ـ فإنه يتضح استحالة الدفاع الجوي بكفاءة عن العريش. وهو مالبثت أن اكتشفته رئاسة الجيش، بعد تكرار نجاح الطائرات المعادية فى استطلاع المنطقة وتحول مهمة المقاتلات المصرية إلى عملية مطاردة، بدل

(١) نفس المرجع، محضر اجتماع برئاسة هيئة أركان حرب لتدعيم لوحدات م / ط بالعريش، مسلسل ١٨.

(٢) نفس المرجع، مدير السلاح الجوى الملكي إلي وزير الدفاع، رقم ٤/٦ أمن / ٤٧، ٧ يناير ٤٨. مسلسل ٢٤ – ٢٨.

الطائرات المعادية فى استطلاع المنطقة وتحول مهمة المقاتلات المصرية إلى عملية مطاردة، بدل أن تكون اعتراضا للطائرات المعادية قبل وصولها إلى أهدافها، حسبما تقضى أساليب الدفاع الجوى السليمة.

ففى الرابع والعشرين من فبراير ١٩٤٨، قدم اللواء عثمان المهدى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة مذكرة إلى وزير الدفاع يشرح فيها تلك المشكلة والحل الذى تقترحه رئاسة الجيش كما يلى:

«٢- وجد أنه من الضرورى لضمان وقاية العريش من الغارات الجوية ضرورة توفير وسائل الإنذار المبكر، إما باستخدام أجهزة رادار لايقل مداها عن ٥٠ ميلا ـ لإعطاء الفرصة الكافية لهذه القوات للاستعداد ـ أو بإنشاء شبكة من نقط المراقبة حول منطقة العريش.

«٣- وقد شكل لذلك مؤتمر برئاسة معسكر التدريب بالعريش حضره مندوبون من العمليات الحربية والسلاح الجوى الملكى. وقد أسفر بحث المؤتمر عن الآتى:

(أ) الرادار: لايوجد فى الوقت الحالي الجهاز المطلوب لا فى سلاح الطيران ولا المدفعية. والأجهزة الموجودة حاليا جميعها ذات مدى قصير ولاتفى بالغرض.

(ب) شبكة نقط المراقبة: رُئى صعوبة تنفيذ هذاالاقتراح لصعوبة الشئون الإدارية، إذ أن ذلك يستلزم إنشاء ١٦ نقطة أغلبها فى مناطق وعرة لايمكن تموينها بسهولة، فضلا عن أن هذا الاقتراح سوف لايغطى منطقة العريش من جهة الشمال لوجود البحر. فى حين أن المنتظر أن تسلك الطائرات المعادية هذا الطريق.

«٤- لذلك، ونظراً لصعوبة الحصول علي جهاز رادار فى الوقت الحاضر، أرى إصدار أمر صريح بفتح النيران من المدافع على أى طائرة تظهر ليكون ذلك بمثابة الدفاع المحلى الوقتى، حتى تتمكن أثناءها طائرات المطاردة من الصعود للجو لمطاردة الطائرات المعادية. هذا مع مضاعفة الجهود فى الحصول عي جهاز الرادار اللازم.

«فالرجا التفضل بموافاتنا بالرأى حتى يمكننا اتخاذ اللازم» (١).

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٢، ملف ١ - ٢٥ / س ج، مذكرة رئيس أركان حرب الجيش إلى وزير الدفاع، رقم راح ١/ س ج / ١ (٥٧٥)، ٢٤ فبراير ١٩٤٨.

ورغم أن الحل الذى قدمه اللواء عثمان المهدى فى مذكرته بالنسبة لفتح النيران لايحل المشكلة ـ حيث تحتاج وحدات المدفعية إلى فترة زمنية مقبولة لتخصيص المهام لأطقمها، والاستعداد للاشتباك مع الطائرات المعادية فى الاتجاه المقترب أو القريب منه عند اكتشافها، وإلا جاء فتح النيران على الطائرات المعادية متأخرا بعد عبورها لمنطقة الأهداف المراد الدفاع عنها ـ إلا أن تلك المذكرة تعكس القصور القائم آنذاك، سواء فى موقف الدفاع الجوى عن العريش، أو فهم القيادة العسكرية لكيفية معالجته. الأمر الذى كانت له نتائج وبيلة على سير القتال بعد ذلك، عندما لم يتم تدارك ذلك القصور بالطريقة السليمة وفى الوقت الملائم، كما سنرى.

ويعكس تقرير وزير الدفاع للملك عن أوضاع قوات العريش فى تلك الفترة، الموقف العسكري المصرى المتردى من زواياه الأخري والمتعلقة بالسياسة الدفاعية المصرية والتخطيط والتسليح.

فعلى ضوء تطور الموقف فى فلسطين خلال الشهور الأولى من عام ١٩٤٨ قام الفريق محمد حيدر وزير الدفاع الجديد، بالتفتيش علي القوات المصرية فى منطقة العريش فى المدة من ١٧ إلى ١٩ فبراير. ويعكس تقرير الوزير ـ الذى قدمه إلى الملك في أعقاب ذلك التفتيش ـ حقيقية الأوضاع المتردية آنذاك سواء بالنسبة للتخطيط أو التسليح. ففى خلال هذا التفتيش، تم بحث إعداد خطة خاصة بالدفاع عن الحدود الشرقية. إلا أنه «تبين من المناقشة أن البحوث الاستراتيجية والتدابير اللازمة لإعداد خطة عن الحدود الشرقية تستلزم اشتراك رئاسة الجيش والسلاح الجوى الملكى والسلاح البحرى الملكي للبت فى المواضيع الآتية:

(أ) الخطة الاستراتيجية العامة للدفاع عن الحدود الشرقية.

(ب) تقدير القوات اللازمة لتنفيذ هذه الخطة.

(جـ) تشكيل وتسليح القوات للتنفيذ.

(د) إعداد الخطط التكتيكية لتنفيذ الخطة الاستراتيجية العامة.

«ولإمكان البت فى هذه المواضيع رُئى البدء فوراً فى الدراسات التفصيلية (التمهيدية) بواسطة جماعات منتخبة من ضباط الأركان.

«وتبين أن هذه الدراسات تستلزم ما يأتى:

(أ) الوقوف على اتجاه السياسة العامة للدولة.

(ب) الحصول على بعض المراجع الخاصة والتقارير.

(جـ) الحصول على خرائط أرضية ذات مقاييس مناسبة» [1].

وبالنسبة لاحتمالات استخدام القوات الموجودة بالعريش فقد طلب الوزير أن يُدرس احتمال استخدام تلك القوة فى فلسطين «فتبين أنه بالنسبة لعدم استقرار السياسة المتعلقة بهذا (الموضوع) فإن أسلم الحلول هو إعداد مشروع تقدم لمجموعة كتيبة مشاة والأسلحة المعاونة لها (لكى) يتمكن قائد القوة من وضع خطته التكتيكية والإدارية ورسم سياسة تدريب قواته، ولتتمكن رئاسة الجيش من تدبير كافة احتياجات هذه القوة وإعداد مشروع تعزيزها.

«وقد طلبت من قائد القوة إعداد مشروع التقدم المشار إليه «غزة أو بير سبع» فأتمه [2].

ويستطرد الوزير موضحاً موقف الدفاع الجوى قائلاً:

«تبين أن المدفعية المضادة للطائرات كافية للدفاع عن المطار فقط، أما الدفاع الجوى عن منطقة المعسكرات فلا داعى لإعداد وسائله فى الوقت الحاضر ويُكتفى بالتروب الثقيل المضاد للطائرات لغرض رفع الروح المعنوية بين القوات ومعاونة سرب (رف) طائرات السلاح الجوى الملكى فى تنفيذ أمر تحريم الطيران فوق المنطقة.

«أما من حيث الإنذار المبكر لاقتراب الطائرات، فقد وُجد أن الوسيلة الوحيدة لذلك هو أجهزة الرادار غير المتوفرة، ورئى مضاعفة الجهد للحصول على هذه الأجهزة من الخارج» [3].

ومن ذلك التقرير، نرى أنه لم يكن هناك أية سياسة عسكرية مصرية تجاه المشروع الصهيونى فى فلسطين حتى ذلك التاريخ، سواء كانت هذه السياسة دفاعية أو هجومية. بل أن احتياجات التخطيط من البيانات والدراسات والخرائط اللازمة لإعداد خطة دفاعية على ذلك الاتجاه لم تكن متوفرة آنذاك. كما تعكس تعليمات الوزير بخصوص إعداد مشروع التقدم لكتيبة مشاه فى اتجاه «بير سبع أو غزة» ثلاثة أمور:

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ٢، تقرير وزير الدفاع عن نتائج التفتيش على منطقة العريش، ملحق أ، ص ١.

(٢) نفس المرجع، ص ١ - ٢.

(٣) نفس المرجع،ملحق ب، ص ١ - ٢.

الأول، أن احتمال دخول القوات المسلحة المصرية إلى فلسطين أمر كان واردا بالنسبة لمحمد حيدر وزير الدفاع ورجل الملك آنذاك، والذى يمثل الثقل العسكرى فى القيادة السياسية المصرية. والأمر الثانى اللافت للنظر، أن المنطقة التى حددها وزير الدفاع للمشروع تدخل فى نطاق الدولة العربية، المحددة فى مشروع التقسيم وليس الدولة اليهودية. أما الأمر الثالث، والخاص بحجم القوة المصرية التى سيُبنى عليها مشروع التقدم (كتيبة مشاة مدعمة)، فيوضح القصور البالغ فى تصور حجم القوات اللازمة فى حالة التدخل، ويبرز الفرق بين القيادتين المسئولتين عن القوات المسلحة آنذاك، المصرية والصهيونية.

إلا أنه يمكن القول، إن تفتيش وزير الدفاع وبحث مشروع التقدم إلى فلسطين ـ خاصة بعد التطورات التى حدثت على الصعيدين السياسى والعسكرى خلال شهرى مارس وأبريل ـ ترتب عليها إعادة النظر فى حجم وتدعيم قوات العريش، وبحث أوجه النقص فى تلك القوة، مع دراسة أقصى مايمكن أن تقدمه القوات المسلحة من دعم فى حالة التدخل العسكرى. بالجيوش العربية فى فلسطين، كما سنرى فيما بعد.

بداية الجهود المصرية للتزود بالطائرات النفاثة:

وفى الوقت الذى كانت فيه الأحداث السابقة تجرى على الأراضى المصرية محاولة تأمين الاتجاه الشمالى الشرقى لمصر، كانت هناك فى بريطانيا جهود مصرية أخري تحاول تدارك استمرار التدهور الفنى فى القوة الجوية المصرية. وقد رأينا فى الفصل السابق، كيف عاق تطورها الموقف المالى السيء وتردى العلاقات المصرية ـ البريطانية بعد قطع النقراشى للمفاوضات والتجاء مصر إلى مجلس الأمن.

ففى بداية عام ١٩٤٨، نشطت الاتصالات المصرية بشركات صناعة الطائرات البريطانية لشراء عدد من طائرات التدريب والمقاتلات النفاثة، التى بدأ إنتاجها بعد الحرب العالمية الثانية. وقد جاء هذا التوقيت مصادفاً ـ دون قصد من الحكومة المصرية ـ لمرحلة تحول فى السياسة البريطانية تجاه تناول القضية المصرية بعد الفشل الذى مُنيت به مصر في مجلس الأمن فى سبتمبر ١٩٤٧.

وكان الاتجاه البريطاني الجديد يهدف إلى تعليق موضوع السودان، وتحويل موضوع

الجلاء عن مصر من قضية سياسية يتم حلها عن طريق التفاوض بين السياسيين، إلى قضية دفاعية يتم بحثها بين الخبراء العسكريين من الجانبين، على ضوء المخطط البريطانى للدفاع عن الشرق الأوسط(١). فمصر فى نظر العسكريين البريطانيين كانت حجر الزاوية فى الدفاع عن تلك المنطقة.

وقد اعتمدت الحكومة البريطانية فى تحقيق سياستها الجديدة على الملك فاروق ـ الذى كان يحاول التفاوض معها من وراء ظهر حكومته ـ وذلك بالمبالغة فى تخويفه وتحذيره من الخطر الشيوعي السوفيتى على عرشه إذا أصرت الحكومة على انسحاب القوات البريطانية من مصر. واقناعه بضرورة اجتماع العسكريين من الجانبين لبحث تسليح القوات المسلحة المصرية ومناقشة الاعتبارات العملية التى تؤثر على انسحاب القوات البريطانية من مصر(٢).

وانعكس هذا الخط الجديد للسياسة البريطانية على نظرتها إلى تسليح القوات المسلحة المصرية، والتى كان عليها أن تلعب دورا بارزا فى السياسة الدفاعية البريطانية عن الشرق الأوسط. ومن ثم، لم يكن غريباً آنذاك أن يؤكد «أرنست بيفن»، وزير الخارجية البريطانية، لمعاونيه ـ أثناء اجتماعه بهم فى العشرين من يناير ١٩٤٨ لمناقشة خطوط السياسة البريطانية الجديدة تجاه مصر ـ على أهمية دعم تسليح القوات المسلحة المصرية بقوله: «إن من مصلحتنا أن ننجح فى تزويد المصريين بأكثر الأسلحة كفاءة»(٣). بل إنه تجاوز ذلك إلى التعريض بالسياسة البريطانية السابقة، والتى كانت تستهزىء بالجيش المصرى أكثر مما تساعد على تدريبه. وذكّر الحاضرين بكفاءة المصريين كفنيين مهرة عندما تم تدريبهم خلال الحرب العالمية الثانية. وأنه بدونهم «ربما لم نكن نستطيع مثلا، أن نحافظ على استمرار نشاط مجهودنا الجوى فى الشرق الأوسط» (٤).

وعلى ذلك، كان المناخ السياسى والعسكرى فى العاصمة البريطانية خلال الشهور الأولى من عام ١٩٤٨، مهيئا لقبول تسليح القوة الجوية المصرية بالطائرات النفاثة، بشرط أن يتم ذلك

(١) F.O. 371 / 69192, Record of F.O. meeting held by the Secretary of State on 20 th January, top secret, 21.1.1948.

(٢) F.O. 371 / 62984 Minute, by M. Wright. 24. 11. 1947.

(٣) F.O. 371 / 69192, Record of F.O. meeting held by the Secrrtary of State 20.1.1949, loc. cit.

(٤) Idem.

ـ بطبيعة الحال ـ فى إطار السياسة الدفاعية البريطانية عن الشرق الأوسط. ولما كان تزويد القوة الجوية المصرية بالطائرات النفاثة لم يبدأ إلا فى عام ١٩٥٠، فإن لنا أن نتساءل عن أسباب ذلك التأخير. وهل هو نتيجة للسياسة المصرية أم البريطانية أو أسباب أخرى خارجية. والحقيقة طبقا لما تنطق بها الوثائق المصرية والبريطانية والأمريكية تُرجع ذلك التأخير إلى محصلتها جميعا.

فبالنسبة للسياسة المصرية، ربما بدا أن تحرك الحكومة المصرية فى أوائل عام ١٩٤٨ لتزويد مصر بالطائرات النفاثة جاء نتيجة تطوير المشروع الصهيونى والاتجاه إلى فرض الدولة اليهودية بالقوة فى فلسطين واتجاه الحكومة المصرية إلى تدعيم قواتها المسلحة. ومن ثم، جاء تدعيم القوة الجوية لمواجهة الاحتمالات المنتظرة فى فلسطين. إلا أنه من استعراضنا السابق لزيارة بعثة سلاح الطيران الملكى المصرى لإنجلترا فى نوفمبر ١٩٤٦، رأينا أنه كان هناك اتجاه مصرى للتحول إلى الطائرات النفاثة مع بداية عام ١٩٤٨. وهو أمر لم يكن له علاقة آنذاك بفلسطين. كما أن القرار المصرى بقبول مبدأ التدخل بالقوات العربية فى الصراع الدائر آنذاك فى فلسطين لم يتبلور فى النهاية إلا فى شهر أبريل كما سنرى، فضلا عن القوة الجوية الإسرائيلية ـ كما كانت تبدو حتى ذلك الوقت ـ لم تكن تشكل خطراً يُعتد به فى مواجهة القوة الجوية المصرية رغم قصورها.

وعلى ذلك، فإن الأرجح أن تلك الاتصالات من أجل شراء *الطائرات الجديدة*، تمت علي ضوء التصور القديم فى عام ١٩٤٦ لاحتياجات القوة الجوية المصرية. وربما كان تطور الموقف فى فلسطين بعد قرار التقسيم، دافعاً فقط على تحريك الموضوع من جديد وليس سببا له.

وعلى ذلك، تضمنت ميزانية السلاح الجوي عام ١٩٤٨، دعماً مالياً كبيراً قارب ثلاثة أمثال ماكانت عليه عام ١٩٤٧. فبينما كانت لاتزيد تلك الميزانية عام ١٩٤٧ عن ١,٠٢٦,٩٦٠ جنيه، فقد اعتُمد لها عام ١٩٤٨ مبلغ ٢,٩٧٠,٨٧٢. وكان أبرز الأعمال الجديدة التى تضمنتها الميزانية، اعتماد مليون جنيه لتدعيم السلاح وشراء طائرات، ٣٠٠ ألف جنيه لإنشاء سرب قتال جديد، ٢٠ ألف جنيه لشراء معدات لاسلكية، بالإضافة إلى ٢٥٠ ألف جنيه لإنشاء مصنع

هياكل الطائرات، ٣٦٠ ألف جنيه لتعزيز السرب الملكى، ٥٠ ألف جنيه لإنشاء الكلية الجوية(١).

وقد تلخصت طلبات الشراء المصرية فى بداية الأمر، فى خمس وعشرين طائرة للتدريب المتقدم من طراز «هارڤارد Harvard» مع قطع غيار لها لمدة سنتين، بالإضافة إلى ست طائرات نفاثة « ڤامبير Vampire » يحتمل زيادتها الى ١٨ طائرة(٢).

إلا أنه يبدو أن تعديلا طرأ على تلك المطالب من الطائرات. حيث توضح الوثائق البريطانية خلال شهر مارس ١٩٤٨ أن الطائرات المطلوبة هى اثنتا عشرة طائرة «تشيبمانك» للتدريب الابتدائى، وست طائرات من طراز «ڤامبير» بالإضافة إلى أربع طائرات أخرى من طراز «متيور»، منها واحدة مزدوجة لأغراض التدريب (٣).

ورغم موقف النقراشى آنذاك الرافض للتدخل بالقوات المسلحة المصرية فى الصراع الدائر فى فلسطين، فقد انعكس ذلك الصراع على موقف الحكومة البريطانية من طلبات التسليح المصرية، وثار جدل كبير بين وزارات الطيران والخارجية والإمداد البريطانية، وداخل وزارة الطيران حول تسليح القوة الجوية المصرية. وكان محور ذلك الجدل، هو مدى تأثير ذلك الصراع الدائر فى فلسطين على التزام الحكومة البريطانية بتسليح القوة الجوية المصرية طبقاً لمعاهدة ١٩٣٦ من ناحية، وتأثير تسليح القوة الجوية المصرية بالطائرات النفاثة على الصراع الدائر فى فلسطين ومعنويات الوحدات الجوية البريطانية فى منطقة الشرق الأوسط ـ التى لم تكن سلّحت بعد بالطائرات النفاثة ـ من ناحية أخرى.

ولما كان ذلك الحوار فى ربيع عام ١٩٤٨، يعكس السياسة البريطانية الحقيقية تجاه احتمال دخول مصر الحرب فى فلسطين، ويوضح نواياها الحقيقية من تسليح القوة الجوية المصرية، وهى مُقبلة على أولى جولاتها مع القوة الجوية الإسرائيلية، فإنه من المفيد هنا أن نستعرض ذلك الحوار باختصار لأنه يرد على المقولات الشائعة عن مسئولية بريطانيا فى تشجيع الحكومة

(١) ميزانية الدولة المصرية ١٩٥١ - ١٩٥٢، وزارة الحربية والبحرية، مقارنة الاعتمادات، عام ١٩٤٨.

(٢) (ملحق ٢١) Air 20 / 6907, A.C.A.S (P) 9308, D.D.A.F.L. to A.C.A.S(P), secrete, minute, 3.2.1948

(٣) Air 20/ 6906, A.C.A.S (P) 9586, A.M.S.O. to P.S to S. of S., Minute, 9.3.1948.

المصرية وتوريطها في تلك الحرب حتى تُظهر عجز الجيش المصرى، ومن ثم، تسقط المبررات المصرية لإلغاء أو تعديل المعاهدة.

وقد أثير موضوع مطالب التسليح الجديدة الخاصة بالقوة المصرية لأول مرة داخل وزارة الطيران البريطانية خلال الاسبوع الأول من فبراير ١٩٤٨، على أثر طلب وزارة الإمداد إعطاءها صلاحية بيع الطائرات المطلوبة. وعند ذلك أوضح نائب مدير الاتصال والتعاون الأجنبى مع الحلفاء (بوزارة الطيران) في مذكرته لكل من مساعدى رئيس أركان الطيران للتخطيط والمخابرات، أن وزارة الخارجية (البريطانية) نصحت تليفونيا بتأخير مبيعات الطائرات إلى مصر نتيجة للاضطرابات التى كانت سائدة فى فلسطين آنذاك، إلا أن تلك النصيحة لم تتأيد كتابة [1].

وبعد مناقشة الموضوع على مستوى الإدارات المعنية فى وزارة الطيران وافقت تلك الإدارات على ضرورة إعطاء وزارة الإمداد صلاحية بيع الطائرات المطلوبة للسلاح الجوى الملكى المصرى. وقد تلخصت الأسباب لتى بررت بها تلك الإدارات موافقتها بما يلى[2].

(أ) توفير مناخ ملائم لموقف مصرى مساند لبريطانيا فى أى صراع مستقبلى فى الشرق الأوسط، أو على الأقل عدم اتخاذها موقفاً معادياً من بريطانيا.

(ب) عدم احتمال استخدام أى من الطرازات المطلوبة من الطائرات فى الصراع العربى - الإسرائيلى آنذاك فى فلسطين.

(جـ) لن تتم هذه الصفقات على أساس الالتزامات البريطانية فى معاهدة ١٩٣٦ فحسب، بل ستؤدى تلك الصفقات وأوامر الشراء المحتملة فيما بعد إلى المساهمة فى استمرار عملية إنتاج الطائرات فى البلاد، فضلا عن أن التسليم لن يتم قبل ستة أشهر من تاريخ أمر الشراء، قد تكون المشكلة الفلسطينية فيها قد أخذت مساراً مغايرا.

(د) اذا لم توافق وزارة الطيران على السماح ببيع تلك الطائرات، فإن هناك مخاطرة من توجه المصريين للشراء من الولايات المتحدة، وفى هذة الحاله سيزداد لديهم الشعور المناهض لبريطانيا.

(١) Air20/ 6906, A.C.A.S. (P) 9308, loc. cit.

(٢) Air 20 / 6906, A.C.A.S(P) 3, D.D. pol. (A,C) to A.C.A.S.(p), minute, 8.3.1948

وقد أيَّد الرأى السابق نائب مدير الاتصال والتعاون الأجنبى مع الحلفاء فى مذكرته إلى مساعد رئيس الأركان للتخطيط فى ١٠ مارس[١]. إلا أن عضو مجلس الطيران للتنظيم والإمداد كان له رأى آخر. فرغم موافقته على مبررات الإدارات المعنية لتزويد مصر بالطائرات المطلوبة، إلا أنه كان يرى «أنه من ناحية الهيبة فقط، أشك فى حكمة إرسال أى طائرة نفاثة حديثة إلى السلاح الجوى الملكى المصرى، قبل أن تُسلح أسرابنا فى منطقة قناة السويس بكل هذه الطرازات من الطائرات، أو على الأقل بعد أن يُرى طراز أو اثنان مستخدمين بواسطة القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر» [٢]. وأضاف عضو مجلس الطيران موضحا الامكانات الفعلية للإمداد بالمطالب المصرية دون إضرار خطير بإعادة تسليح القوات الجوية البريطانية كما يلى:

«تشيبمنك»: (مطلوب ١٢)، ليس قبل سبتمبر ١٩٤٩، بمجرد بدء إنتاج هذه الطائرات.

ڤامبير ٥: (مطلوب ٣)، ليس قبل سبتمبر ١٩٤٨، ولايمكن الإمداد بهذا الطراز إلا على حساب بناء القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى الخارج.

ڤامبير ٣: (مطلوب ٣)، لم يتضح بعد إلا أنه متيسر من المخزون. ويجب ملاحظة أن أول طائرة نفاثة (ڤامبير ٣) لن تتواجد لدى القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى الشرق الأوسط قبل سبتمبر ١٩٤٩.

متيور ٣: (مطلوب ٢)، يمكن التنفيذ فوراً دون ضرر على القوات الجوية الملكية (البريطانية).

متيور ٥: يُمكن الإمداد أيضاً، ولكن على حساب بناء القوات الجوية الملكية فى المملكة المتحدة. ولن يشكل أول سرب متيور فى الشرق الأوسط قبل سبتمبر ١٩٤٩.

متيور ٧: لن تنتج لحساب القوات الجوية الملكية (البريطانية) قبل يناير ١٩٤٩ تقريباً. ويمكن توفير طائرة فى مارس دون ضرر على القوات الجوية الملكية»[٣].

وفى الحادى عشر من مارس، أرسل مساعد رئيس أركان الطيران للتخطيط، مذكرة إلى

(١) Air 20/ 6906, A.C.A.S. (P) 9600, D.D.A.F.L. to A.C.A.S. (P), Minute, 10.3.1948

(٢) Air 20/ 6907, A.C.A.S. (P) 9568, loc. cit.

(٣) Air 20/ 6906, A.C.A.S. (P) 9586, loc. cit.

سكرتير وزير الطيران يؤيد فيها وجهتي النظر السابقتين ويلخص رأيه فيما يلي:

«إنني أوصى بوجوب مساندة مشروع إمداد السلاح الجوى الملكى المصرى بالطرازات الحديثة من الطائرات طبقا لما حددته وزارة الإمداد. ولكن يجب عمل الترتيبات التى تكفل عدم تسليم الطائرات النفاثة للمصريين قبل إعادة تسليح بعض وحدات القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط بطائرات الڤامبير[1]».

وفى اليوم التالى (١٢ مارس) قدم نائب رئيس أركان الطيران إلى وزير الطيران مذكرة يوافق فيها على مذكرة مساعد رئيس الأركان للتخطيط بخصوص مساندة إمداد مصر بالطائرات النفاثة، ومؤكدا على «أن مصر هى حجر الزاوية فى أمن الشرق الأوسط، والذى يعتبر أحد الأسس الرئيسية الثلاثة فى الاستراتيجية البريطانية»[2].

وأرفق نائب رئيس أركان الطيران بمذكرته إلى الوزير، مسودّة الخطاب الذى سيُرسل إلى وزير الخارجية البريطانية موضحاً رأى وزارة الطيران فى تزويد مصر بالطائرات المطلوبة. وكان نص ذلك الخطاب مايلى:

«أَرسَلَ إلىَّ شتراوس نسخة من خطابه المؤرخ فى ٤ مارس والموجه إليك، بخصوص تصدير مواد حربية إلى الشرق الأوسط. فقد ظن أنه ربما أودُّ التعليق - من وجهة النظر الاستراتيجية - على طلب وزارة الإمداد السماح لها ببيع عدد من الطائرات من طرازات مختلفة (تشيپمنك تدريب - متيور - ڤامپير) إلى المصريين.

«إننى أود أن أساند هذا العرض بإمداد القوة الجوية المصرية بطرازات حديثة من الطائرات. فإن بيع الطائرات البريطانية فى الخارج، يقدم مساهمة لطاقتنا الحربية، من خلال الحفاظ على تدفق الإنتاج، فضلا عن أن أمن الشرق الأوسط، يعتبر أحد الركائز الأساسية التى تقوم عليها الاستراتيجية البريطانية. وعلى ذلك، فإنه من المهم لنا أن تكون القوات الخاصة بمجموعة دول الشرق الأوسط - والتى تمثل مصر حجر الزاوية فيها - على درجة من الكفاءة تمكنها من القيام بدورها فى مقاومة العدوان الخارجي.

(١) Air 20/ 6906, A.C.A.S.(p) 9589, Foster to P.S. to S. of S., minute, 11.3.1948

(٢) Air 20/ 6906, A.C.A.S.(p) 9632, V.C.A.S. to S. to S., minute, 12.3.1948.

وفى ٢٣ أغسطس ١٩٤٠ أبلغ وزير المستعمرات البريطانية حاييم وايزمان بقرار مجلس الوزراء البريطانى بالاستفادة من اليهود فى كل مسرح الحرب وليس فى فلسطين وحدها. ورأي وزير المستعمرات أن يكون حجم القوات اليهودية فى فلسطين فى حدود كتيبة واحدة (٥٠٠ جندى)، مع استخدام مايزيد عن هذا العدد من المتطوعين كقوة يهودية خارج فلسطين مع عدم حملها علما أو إشارة مميزة [١].

ولما كان تشكيل الكتيبة اليهودية المشار إليها لا يحقق المطامع الصهيونية فى إنشاء الجيش اليهودى، خاصة وقد سمح لعرب فلسطين بتشكيل قوة مماثلة [٢]، فقد لجأ وايزمان إلى تشرشل مرة أخرى. ورغم ضغوط الأخير على وزرائه، إلّا أنها لم تسفر عن استجابة فورية لمطالب وايزمان، الذى أُخطر فى ٤ مارس ١٩٤١ بتأجيل مشروع الجيش اليهودى ستة أشهر. وقد علّلت بريطانيا تأجيل المشروع بحجة نقص المعدات العسكرية فى ذلك الوقت[٣]. إلا أنه مع تدهور الأوضاع العسكرية البريطانية فى الشرق الأوسط فى ذلك الوقت، كان للقيادة الصهيونية فى فلسطين شأن آخر[٤].

٣- إنشاء البالماخ وجذور القوة الجوية الإسرائيلية:

كان الموقف العسكرى البريطانى المتدهور فى ربيع ١٩٤١ يحمل الكثير من النذر إلى القيادة الصهيونية فى فلسطين، وجعلها تشعر بالقلق خوفاً من احتلال الألمان لسوريا وفلسطين. ففى مسرح شمال أفريقيا والبحر المتوسط، نجح روميل فى استرداد برقة والوصول إلى الحدود المصرية فى ١٢ أبريل ١٩٤١[٥]. كما نجحت القوات الألمانية فى احتلال اليونان، وحشدت فيها الفيلق الحادى عشر و ١٢٨٠ طائرة، وأسطولاً ضخماً من سفن النقل

(١) نفس المرجع، ص ١٢٥ - ١٢٦.

(٢) كان دور الكتائب محصوراً فى الدفاع المحلى وحراسة المنشآت والمرافق فى داخل الأراضى الفلسطينية.

(٣) نجحت ضغوط القيادات الصهيونية ومساندة تشرشل لها، فى تشكيل القوة اليهودية فى النهاية فى شكل لواء مشاة عام ١٩٤٤ - حسين، المرجع المشار إليه ص ١٦١ - ١٦٢.

(٤) نجحت القوات الألمانية والإيطالية تحت قيادة روميل فى استرداد برقة عدا طبرق التى تم حصارها. - وزارة الحربية، العمليات الحربية فى شمال فريقيا ١٩٤٠ - ١٩٤٢، ج ١، ص ١٢٠.

(٥) نفس المرجع، ص ١٢٦ - ١٢٨.

خلال شهر أبريل وأوائل مايو(١). أما سوريا التى كانت تحتلها حكومة فيشى، فقد أصبحت مسرحاً لنشاط عملاء المحور وطائرات النقل الألمانية، كما تحركت قوات فيشى إلى الحدود الفلسطينية، فى الوقت الذى اندلع فيه القتال بين القوات البريطانية وحكومة رشيد عالى الكيلانى ـ المواليه للمحور ـ فى العراق.

ومن ثم، «عقدت القيادة العليا للهجناه اجتماعاً سرياً لاستعراض الموقف واحتمالاته، ولم يكن الموقف أو احتمالاته تبعث على الاطمئنان...» (٢). وعلى ضوء تقدير الموقف، «كان هناك حاجة ملحة لإنشاء قوات عسكرية تكون خاضعةً خضوعاً مباشراً وخالصاً لقيادة الهجناه والتى يمكن الاعتماد عليها لمواجهة أو لتعويق الغزو النازى لفلسطين...» (٣).

وعلى ذلك أصدرت القيادة الصهيونية قرارها بإنشاء قوات البالماخ (القوة الضاربة) فى الرابع عشر من مايو ١٩٤١. وكان ذلك القرار خطوة حاسمة نحو إنشاء الجيش الإسرائيلى بعد ذلك بسبع سنوات (٤).

وقد تطورت قوات البالمباخ خلال الحرب، بعد اعتراف بريطانيا بها فى أغسطس ١٩٤١ ـ على أثر تعاونها معها فى الهجوم على سوريا ـ فوصل عددها عام ١٩٤٢ إلى أكثر من ٣٠٠٠ فرد(٥). كما شملت وحدة جوية وأخرى بحرية. إلا أن مايهمنا فى هذا البحث هو النشاط الجوى للبالمباخ، والذى كان يعتبر البذرة الأولى لتأسيس القوة الجوية الإسرائيلية، رغم الإرهاصات الجوية الأولى لليهود فى فلسطين والتى واكبت تأسيس القوة الجوية المصرية عام ١٩٣٢(٦).

ففى صيف ١٩٤٣، وافقت القيادة العليا للهجناه علي خطة لتدريب بعض أفرادها على

(١) نفس المرجع، ص ١٣٠ – ١٣٤.

(٢) آلون، إيجال، درع داود، تعريب المخابرات العامة، ج ١ (القاهرة: المخابرات العامة، ١٩٧٣)، ص ١١٨.

(٣) نفس المرجع، ص ١١٩.

(٤) نفس المرجع، ص ١٢٣.

(٥) عميد أ ح/ طه المجدوب، وآخرون، العسكرية الصهيونية، المجلد الأول، ص ١٤٥. ـ

Herzog, Chaim, The Arab - Israeli Wars, (New York: Random House, 1982), p. 19.

(٦) أُنْشِئَ أول نادى للطيران الشراعي فى حيفا عام ١٩٣٦. – شيف، زئيف، سلاح الجو الإسرائيلى، تعريب دار الجليل (عمان: دار الجليل للنشر، ص ١٩٨٨)، ص ١١.

الطائرات الشراعية والطائرات الخفيفة. ولتأمين ذلك النشاط أعطيت العملية كلها غطاء نادى طيران للهواة، حظى بموافقة السلطات البريطانية. «وكانت أنشطة النادى تتم بجدية كبيرة، فقد دُرب الطيارون الشبان على الاستطلاع والتصوير الجوى والملاحة والرياضيات والطبيعيات، كما تعلموا استخدام طائراتهم فى القتال ضد الأهداف الأرضية» (١).

وفور انتهاء الحرب العالمية الثانية كثفت الوكالة اليهودية جهودها لتدعيم قواتها العسكرية فى فلسطين وتسليحها. فقد علم بن جوريون من وزير المستعمرات البريطانى ـ أثناء لقائهما فى ٧ مايو ١٩٤٥ ـ أن الحكومة البريطانية تنوى التخلى عن الانتداب فى فلسطين بأسرع مايمكن، نظراً لعدم استطاعتها التوفيق بين المطالب العربية واليهودية، خاصة وقد كانت تعلم بتأييد الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى للمطالب اليهودية (٢).

ولما كان بن جوريون يتوقع مواجهة الجيوش العربية عندما يغادر البريطانيون البلاد، فقد كان رأيه يتلخص فى إعداد اليهود أنفسهم لمواجهة ذلك الموقف «وهذا يعنى أولاً وقبل كل شىء الحصول على جميع أنواع الأسلحة»(٣). فالقتال النهائى سيكون بين العرب واليهود، «والقوة العسكرية هى التى ستقرر نتيجة النضال» .(٤)

وعندما انعقد المؤتمر الصهيونى الثانى والعشرين بعد الحرب فى بال بسويسرا فى ديسمبر ١٩٤٦، لفت بن جوريون نظر المجتمعين إلى مشكلة الأمن فى فلسطين كما يراها قائلا: «المشكلة الرئيسية الآن هى مشكلة الأمن. وكما تعلمون ليست هذه المشكلة جديدة فى إقليمنا، إلا أنها واقعة الآن تحت ظروف جديدة وتختلف اختلافا تاماً عن تلك الظروف التى واجهناها فى السنوات السبعين الماضية، ولا ضير على ييشوف (اليهود فى فلسطين) من الهجمات التى يشنها عرب فلسطين، لكننا قد نواجه جيوش الدول العربية ترسلها لمهاجمتنا والقضاء علينا، وينبغى لنا أن نأخذ الأهبة لذلك الاحتمال، باستغلال قدراتنا الفنية والمالية إلى أقصى حد. وأن من واجب ييشوف والحركة الصهيونية والشعب اليهودى أن يحيطوا علما

(١) آلون، درع داود، ج ١ ، ص ١٤٢.

(٢) بن جوريون، ديفيد، إسرائيل تاريخ شخصى، إعداد مركز البحوث والمعلومات، ج ١ (القاهرة الهيئة العامة للاستعلامات، ١٩٧٣)، ص ١٦٠.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، ص ١٦٦.

بمشكلة الأمن من جميع أبعادها، وأن يقرروا أهميتها وإلحاحها، ويدركوا الأخطار المحدقة بنا. وقد تأتى المواجهة اليوم أو غدا ـ فإن الدول العربية لم تستكمل بعد أهبتها ـ إلا أننا قادمون على فترة تحول عنيف. ويتحتم علينا ألا نغفل الأخطار التى تنتظرنا. ولابد أن نتأهب من فورنا وبأكبر درجة ممكنة. *إن هذا من وجهة نظرنا هو أخطر واجب تواجهه الصهيونية اليوم*»[1].

وعلى أثر المؤتمر كُلّف بن جوريون بمهام الدفاع، فقام بدراسة أوضاع الهجناه ومدى إمكانتها لمواجهة الاختبارات الخطيرة المنتظرة، وبالنسبة للقوة الجوية، وجد أنه «لم يكن هناك أثر للقوة الجوية» ـ علي حد قوله [2]. ومن ثم، طالب قيادة الهجناه بتجنيد كل الضباط والرقباء (ضابط الصف) اليهود من ذوي الخبرة العسكرية المكتسبة من الحرب العالمية الثانية لمدة عامين فى قوات الهجناه، وخاصة فى سلاح الطيران والقوات الضاربة (البالماخ)[3].

وقد أشار إسحاق رابين فى مذكراته إلى أنه فى مستهل عام ١٩٤٧« بدأت الأحداث فى التحرك نحو إقامة دولة يهودية فى فلسطين بخطى سريعة لم يسبق لها مثيل. وتولى بن جوريون وزارة الدفاع فى المجلس التنفيذى (اللجنة التنفيذية) للوكالة اليهودية. وقد أتى معه بروح جديدة. واستدعى كافة ضباط الهجناه ابتداءً من قادة الفصائل حتي أعلى القيادات، وحثنا للمرة الأولى على أن نستعد للحرب على نطاق لم يجر فى مخيلتنا من قبل[4]». واستطرد رابين مشيراً إلى أن بن جوريون كان يتوقع التدخل العربى فى فلسطين منذ أن تولى شئون الدفاع، وبدأ يعد العدة لذلك.

كما وجه بن جوريون تعليماته فى ١٨ يونيو ١٩٤٧ إلى قيادة الهجناه لافتاً أنظارهم إلى المخاطر المنتظرة كما يراها. وقد شدد بن جوريون على أن الييشوف يقف أمام جبهتين معاديتين: البريطانية والعربية. «ولكن يجب التمييز بين هاتين الجبهتين، وهذا التمييز حيوى. *فالمعركة الدائرة بين الصهيونية وسياسة الكتاب الأبيض، هى فى أساسها سياسة لا عسكرية... ويختلف الأمر فى الجبهة العدوانية العربية.* فالمنظمة (الهجناه) هنا هى العامل

(١) نفس المرجع، ص ١٦٧.

(٢) نفس المرجع، ص ١٦٨ – ١٦٩.

(٣) سلوتسكى، يهودا، تاريخ الهجناه (حرب فلسطين ١٩٤٧ / ١٩٤٨ ـ الرواية الإسرائيلية الرسمية)، ترجمة أحمد خليفة (ط ١؛ بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ١٩٨٤)، ص ١٧١.

(٤) رابين، إسحاق، مذكرات اسحاق رابين، تعريب الهيئة العامة للاستعلامات (القاهرة: الهيئة العامة للاستعلامات، ١٩٨٠)، ص ٢٩.

الرئيسى والحاسم، وإزاء هجوم مسلح من جانب العرب، لا مفر من حسم عن طريق القوة، حسم عسكرى يهودى. وإذا لم تُعدُّ المنظمة لتصبح قادرة على أداء هذه المهمة، فإنها تكون قد ابتعدت عن هدفها الأساسى، ويصبح صميم وجود اليشوف والمشروع الصهيونى عُرضه لخطر الدمار» (١).

وبعد عرض بن جوريون للقوة العسكرية العربية ـ كما قدرها ـ أكد على أن المهمة الأولى للمنظمة (الهجناه) هى إعداد نفسها لمواجهة هذه الجبهة العربية. ومن أجل ذلك، «يجب إحداث تحسين كبير فى تدريباتها ونظامها، وتخطيطها، وتثقيفها الصهيونى والعسكرى، وقدرتها على العمل، وقدرتها الضاربة... ويجب ملائمة بنيتها مع الظروف الجديدة، ومع الحاجات المتفاقمة فى خطورتها، من خلال الإفادة الكاملة من الخبرة التى اكتسبناها واكتسبها آخرون من الحرب العالمية الأخيرة، ومن خلال استخدام منجزات العلم والتكنولوجيا الحديثة لأغراض الدفاع عن أنفسنا» (٢).

ولما كان بن جوريون ـ على حد قوله فى مذكراته ـ قد قَدَّر القوة الجوية المصرية عام ١٩٤٧ بأربعة آلاف وثلاثين فرداً، منهم ألفان من الضباط الطيارين ومائتان من ضباط الصف الطيارين فضلا عن مائة وسبع وسبعين طائرة، مقسمة إلى عشرة أجنحة منها ثمانية أجنحة للقتال (٣)، كما قدر القوة الجوية السورية عام ١٩٤٦ بتسع طائرات للتدريب والقوة الجوية العراقية بعدة أجنحة (٤)، فقد كان من الطبيعى ـ وتلك نظرته إلي الصراع المنتظر مع الدول العربية أن يسعى إلى تأسيس قوة جوية قوية.

ففى العاشر من أكتوبر ١٩٤٧، أعلن رئيس القيادة القطرية (للهجناه) إنشاء «شيروت هاأفير» (سلاح الطيران)، وبعد ذلك بأربعة أيام عُيِّن «يهوشواع إيزيك»، قائداً له والطيار المهندس «الكسندر زيلونى» رئيساً لأركانه، وخُصص مبلغ عشرة آلاف جنيه للنشاط الجوى

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ١٧٠. – درج الزعماء والقيادات اليهودية على وصف أنشطتها العسكرية بالدفاعية والأعمال العسكرية العربية المشروعة لمنع اغتصاب أراضيها بالأعمال العدوانية.

(٢) نفس المرجع، ص ١٧٠ – ١٧١.

(٣) بن جوريون، المرجع المشار إليه، ص ١٧٠. – انظر صحة القوة الجوية المصرية بملحق ٣٠.

(٤) نفس المرجع، ص ١٧١.

في المراحل الأولى. لكن الأحداث التى وقعت فيما بعد أدت إلي زيادته، خلال عدة أشهر، إلى مئات الآلاف من الجنيهات، ومع قيام الدولة إلى الملايين منها (١).

ومع إنشاء شيروت هافير (السلاح الجوى) «انفصلت القوة الجوية عن البالماخ واعتبرت وحدة مستقلة تابعة لقيادة الهجناة. وكانت مزودة فى نوفمبر ١٩٤٧ بتسع طائرات خفيفة (منها طائرة ذات محركين). وكان هناك فى ذلك الشتاء ما يقدر بأربعين طياراً يهوديا فى البلاد، منهم عشرون طياراً درسوا فى السلاح الجوى الملكى (البريطانى)» (٢).

وفى أعقاب إنشاء السلاح الجوى وضعت القيادة العليا للهجناه الأساس لتطويره كما يلى:

التنظيم:

تم على الفور تنظيم هيئة القيادة بإنشاء هيئة أركان السلاح الجوى بما فيها من أجهزة التخطيط والعمليات والتسليح والمهمات والإمداد والرصد الجوى والرادار(٣).

الأفراد:

تم تجميع الطيارين من المصدرين المتاحين آنذاك وهما:

(١) الطيارون الذين تخرجوا من شركة أفيرون، وشملوا طياري وحدة البالماخ، وقدرهم إيجال آلون وحاييم هيرتزوج بعشرين طيارا، وطياري الوحدة الجوية لمنظمة إيتسل (الأرجون)، وقُدروا بعشرة طيارين.

(٢) الطيارون اليهود الذين تم تدريبهم مع قوات الحلفاء خلال الحرب العالمية الثانية، وقدرهم تقرير المنظمة الصهيونية والوكالة اليهودية ـ الذى قُدم إلى المؤتمر الصهيونى الثانى والعشرين فى ديسمبر ١٩٤٦ ـ بثلاثين طيارا(٤).

---

(١) سلوتسكي، المرجع المشار اليه، ص ١٣٣ – ١٣٤.

(٢) آلون، درع داود، ص ٢١٥.

(٣) سلوتسكي، المرجع المشار إليه، ص ٢٩٧.

(٤) سليم، المرجع المشار إليه، ص ٥١٧. – قدَّر كل من آلون وهيرتزوج عدد الطيارين اليهود الذين انضموا إلي القوة الجوية آنذاك ممن خدموا فى القوات الجوية البريطانية بعشرين طيارا.

وعلى حد قول سلوتسكى «فقد قُبل فى القوة الجوية آنذاك كل من كانت له خبرة بالطيران، وكان عددهم ٥٠ شخصا» (١).

أما بالنسبة للفنيين والتخصصات الأخرى فقد جاء أغلبهم ممن جُنِّدوا فى القوات الجوية البريطانية خلال الحرب، قدَّرهم إيجال آلون بأكثر من ألفى فرد(٢).

وعلى ذلك، نرى أنه كان متوفرا للقوة الجوية الإسرائيلية الوليدة فى نهاية عام ١٩٤٧ ما بين ٥٠، ٦٠ طيارا، كان نصفهم ممن خدموا فى القوات الجوية للحلفاء واكتسبوا خبراتها، بالإضافة إلى وعاء الفنيين والتخصصات الجوية الأخرى والذى كان يقارب ألف فرد ممن اكتسبوا خبرة الحرب العالمية الثانية.

التسليح:

كانت نواة القوة الجوية الإسرائيلية هى طائرات وحدة البالماخ، والتى بلغ عددها فى أكتوبر ١٩٤٧ تسع طائرات خفيفة، طبقا لأقوال إيجال آلون السابق الإشارة إليها. وقد فصل «يشعيا بن فورت» هذه الطائرات، والتى تشكل منها السرب الأول كما يلى(٣):

٢	طائرة تايجر موث	Tiger Moth
٢	طائرة آر. دبيو. دى ١٣	RWD13
٢	طائرة آر. دبيو. دى ١٥	RWD15
١	طائرة تايلوركرافت	Taylor craft
١	طائرة سى بى (برمائية)	Seabee
١	طائرة دراجون رابيد	Dragon Rapide

إلا أن بن فورت يضيف عليها ثلاث طائرات «أوستر Auster» من المخلفات البريطانية فى

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٩٧.

(٢) آلون، درع داود، ص ١٥٢.

(٣) حسن البدرى، الحرب فى أرض السلام ٠ القاهرة - بيروت: دار الوطن العربى، ١٩٧٦)، ص ١٥٥.

فلسطين [1]. وطبقا لرواية سلرتسكى، فإنه تم شراء عشرين طائرة أوستر فى يناير ١٩٤٨[2].
وعلى ذلك فالأرجح أن الطائرات الثلاثة التى أشار إليها بن فورت ضُمَّت إلى السرب الأول بعد صفقه الأوستر، والتى تم تجميع تسع عشرة طائرة منها.

وعلى ذلك، يمكن القول بأن القوة الجوية الإسرائيلية كانت تشتمل على ٢٨ طائرة فى أوائل عام ١٩٤٨. وكانت تلك القوة الصغيرة على استعداد للقيام بأولى أدوارها فى الصراع المسلح الذى ما لبث أن اشتعل فى الأراضى المقدسة مع بداية عام ١٩٤٨.

رابعا: السياسة المصرية فى مواجهة المشروع الصهيونى حتى قرار التقسيم وأثرها على تطور القوة الجوية المصرية:

ا - *مرحلة الدعم السياسى والمعنوى:* (من مؤتمر لندن ١٩٣٩ حتى مؤتمر بلودان ١٩٤٦):

إن المتتبع لسياسة الحكومات المصرية المتتالية تجاه القضية الفلسطينية، منذ اشتراكها فى مؤتمر لندن عام ١٩٣٩، يجد أن تلك السياسة قامت على معارضة اتساع نطاق الهجرة اليهودية إلى فلسطين أو تقسيمها بين اليهود والفلسطينيين، وهو نفس ما كان يرفضه الفلسطينيون وباقى الدول العربية. وظل دعمها للقضية الفلسطينية حتى قرار التقسيم فى نوفمبر ١٩٤٧، قائماً على تقديم العون السياسى بصفة أساسية.

ففى مؤتمر لندن عام ١٩٣٩ عَبَّر الوفد المصرى عن استياء الحكومة المصرية من كثرة إرسال لجان التحقيق إلى فلسطين، الأمر الذى زاد تعقيد المشكلة. وعندما رفض العرب الاقتراح البريطانى الخاص بإقامة حكومة فى فلسطين، مرتبطة ببريطانيا بمعاهدة بعد فترة انتقال، حاول الوفد المصرى فى المؤتمر التوسط عبثا فى الأمر وإقناع عرب فلسطين بالاعتدال والتوسط فى الأمور[3].

إلا أنه عندما صدر الكتاب الأبيض عام ١٩٣٩، فى أعقاب فشل مؤتمر لندن محددا انتهاء

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٩٩.

(٣) د. عايدة سليمة، مصر والقضية الفلسطينية (ط ١: القاهرة: دار الدراسات والنشر والتوزيع، ١٩٨٦)، ص ٣٨ - ٣٩.

الانتداب بعد عشر سنوات، والسماح باستمرار الهجرة اليهودية خلال الخمس سنوات الأولى بمعدل خمس وسبعين ألف مهاجر سنويا، فقد رفضت الحكومة المصرية هذا الكتاب، وذكرت أنها لا تستطيع أن توصى العرب فى فلسطين بالتعاون مع حكومة الانتداب على أساس السياسة الجديدة. كما أنها ترفض مبدأ إقامة وطن قومى لليهود فى فلسطين (١).

وفى خلال الحرب العالمية الثانية وقفت حكومة الوفد بصلابة ضد مشروع الهلال الخصيب الذى قدمه نورى السعيد فى ديسمبر ١٩٤٢، وكان يهدف إلى اتحاد سوريا ولبنان وشرق الأردن وفلسطين والعراق.

فقد وجدت حكومة الوفد أن ذلك الاتحاد لا يقدم حلا مباشرا للقضية الفلسطينية، وأنه من الأفضل إيجاد حل ملائم لتلك القضية فى إطار اتحاد عام للدول العربية (٢).

وقد أكد النحاس موقف الحكومة المصرية من تأييد حق الفلسطينيين فى الاستقلال، خلال مؤتمرات اللجنة التحضيرية لبروتكول الإسكندرية عام ١٩٤٤ (التى كانت تمهد لإنشاء جامعة الدول العربية) (٣).

وفى أعقاب الحرب العالمية الثانية بدأ القصر - فى ظل حكم وزارات الأقلية التى تعتمد على مساندته - يلعب الدور الرئيسى فى سياسة مصر العربية. واتجه بتفكيره إلى تولى زعامة الدول العربية، دون أن يكون لوزرائه رأى أو كلمة، على حد قول الدكتور محمد حسين هيكل(٤).

ففى أعقاب نشر تقرير اللجنة الإنجليزية - الأمريكية فى أواخر أبريل ١٩٤٦ وتصريح «ترومان» حول هجرة المائة ألف يهودى، الذى جاء فى تقرير اللجنة، دعا الملك فاروق - دون علم حكومة إسماعيل صدقي - إلى أول مؤتمر قمة عربى فى أنشاص خلال شهر مايو ١٩٤٦، حضره ملك الأردن، والوصى على عرش العراق ورئيسا جمهوريتى سوريا ولبنان

(١) نفس المرجع، ص ٤١.
(٢) نفس المرجع، ص ٤٣ - ٤٤.
(٣) نفس المرجع، ص ٤٥ - ٤٦.
(٤) د. محمد حسين هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج ٢، المرجع المشار إليه، ص ٢٧٥.

وأناب ملكا السعودية واليمن نجليهما. وقد أكد البيان الختامى للمؤتمر على عروبة فلسطين ورفض أى هجرة جديدة إليها (١).

وعندما بُحث موقف الحكومتين البريطانية والأمريكية من القضية الفلسطينية فى مؤتمر بلودان بسوريا خلال شهر يونيو ١٩٤٦، كان الوفد المصرى فى المؤتمر يرى أن المقاطعة الاقتصادية العربية لبريطانيا والولايات المتحدة ـ فى حالة تصميمها على تنفيذ توصيات اللجنة المشتركة (الإنجليزية - البريطانية) - ستعود بالنفع على العرب أكثر من مطالبة العرب فى فلسطين بحمل السلاح، لأن اليهود كانوا مسلحين أكثر منهم بالمال والعتاد، وطالب الأعضاء بعرض القضية الفلسطينية على الأمم المتحدة (٢).

وفى مؤتمر لندن ـ الذى عقد فى العاشر من سبتمبر ١٩٤٦ بناءً على طلب وزراء خارجية الدول العربية لحل القضية الفلسطينية ـ اعترض وفد مصر على مشروع «موريسون» الذى قدمه الجانب البريطانى(٣).

فرغم أن ذلك المشروع لم يذهب إلى حد إقرار مبدأ قيام الدولة اليهودية، فقد علل عبد الرازق السنهورى ـ عضو الوفد المصرى ـ معارضته للمشروع، بأن وجود منطقة يهودية سينتج عنه تمتع اليهود بالحكم الذاتى وبالتالى يسمح لهم بشراء الأراضى دون قيد أو شرط فى تلك المنطقة. مما سيترتب عليه زيادة الهجرة اليهودية بالقدر الذى يسمح بدخول مائة ألف يهودى إلى فلسطين. وفى هذه الحالة ليس هناك بديل عن قيام نظام اتحادى أو تحقيق التقسيم. كما طالب الوفد المصرى بضرورة إعطاء الفلسطينيين حق تقرير المصير، والالتزام

(١) حسن يوسف، القصر ودوره فى السياسة المصرية ١٩٢٢ - ١٩٥٢، (القاهرة: مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، ١٩٨٢)، ص٢٠٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٩. - أشار د. أحمد عبد الرحيم مصطفى (نقلا عن الإخوان كمش) أن الوفد المصرى فى المؤتمر رفض الرأى الذى نادى به الملك عبد الله والوفد السورى ومفتى فلسطين بالتدخل عسكريا فى فلسطين، وأنه عارض أى خطوة من شأنها أن تؤدى إلى تدخل الجيوش العربية بصفة رسمية فى فلسطين. - عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٠٤.

(٣) كان مشروع موريسون يقضى بإعطاء فلسطين الاستقلال الذاتى مع تقسيمها إلى أربعة مناطق، واحدة عربية وأخرى يهوديه، فضلا عن منطقتى القدس والنقب التى تشرف عليهما الحكومة المركزية، مع إشراف كل من الحكومتين العربية واليهودية فى منطقتيهما على الإدارة المحلية والزراعة والصحة العامة والتجارة والصناعة، بينما تشرف الحكومة المركزية على شئون الدفاع والسياسة الخارجية والجمارك.

بما جاء فى الكتاب الأبيض بخصوص الهجرة، على أساس أن الوطن القومى اليهودى الذى وعد به «بلفور» ـ رغم عدم شرعيته ـ قد تحقق فعلا بزيادة عدد اليهود فى فلسطين عشرة أمثال ماكانوا عليه قبل الانتداب البريطانى (١).

وبعد إحالة بريطانيا القضية الفلسطينية إلى الأمم المتحدة، رفضت مصر توصيات لجنة التحقيق الدولية التى أرسلتها الأمم المتحدة إلى المنطقة، نظراً لأن اللجنة أوصت بتقسيم فلسطين إلى دولة عربية وأخرى يهودية مع تدويل القدس، وهو ما اعتبرته مصر خروجاً على صلاحية اللجنة وميثاق الأمم المتحدة (٢).

وفى اجتماع اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية، الذى عُقد فى «صوفر» بلبنان (١٦-١٩ سبتمبر ١٩٤٧) لبحث تقرير لجنة التحقيق المشار إليه، وافقت مصر على مقاومة ماجاء بالتقرير ومد عرب فلسطين بكل مايلزمهم من مال وعتاد، وتشكيل لجنة عسكرية من مندوبى الدول العربية المشتركة فى الاجتماع لدراسة النواحى العسكرية فى فلسطين بعد انسحاب القوات البريطانية من البلاد(٣). وفى أعقاب المؤتمر أعلن المندوب المصرى استعداد العرب للدفاع عن فلسطين بالقوة إذا أصدرت الأمم المتحدة قرارا ضد المصلحة العربية (٤).

٢ - مرحلة الدعم السياسى والعسكرى: (من مؤتمر عالية فى أكتوبر ١٩٤٧ إلى قرار التقسيم فى نوفمبر ١٩٤٧):

إزاء مابدا من اتجاه الأمم المتحدة نحو تقسيم فلسطين، رأت الدول العربية أن تتخذ موقفا أكثر حزما. فُعقد مؤتمر عالية بلبنان فى أكتوبر ١٩٤٧، على مستوى رؤساء الدول العربية الأعضاء فى جامعة الدول العربية. وفى هذا المؤتمر ظهرت بوادر الخلاف والانقسام بين الدول العربية المشتركة فى المؤتمر حول معالجة القضية الفلسطينية.

فبينما كان الأردن والعراق يعارضان فكرة التمثيل الفلسطينى المستقل بزعامة مفتى فلسطين، كانت مصر والسعودية تؤيدان الفكرة وتوافقان على تأسيس جيش فلسطينى تحت

(١) سليمة، المرجع المشار إليه، ص ٥٢ - ٥٣.

(٢) نفس المرجع، ص ١٥٥ - ١٥٦.

(٣)نفس المرجع، ص ١٥٦ - ١٥٧. - عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٠٤ - ١٠٥.

(٤) سليمة، المرجع المشار إليه، ص ١٥٧.

قيادة المفتى. ويبدو أن الحكومة المصرية استشفت أطماع الملك عبد الله فى فلسطين، وجعلها الخلاف الذى احتدم فى مؤتمر «عالية» تتحفظ إزاء المشاركة فى أعمال اللجنة العسكرية التى انبثقت عن المؤتمر، واكتفت بإرسال أحد موظفيها المدنيين فى مفوضيتها بلبنان (١).

وعندما قدمت اللجنة العسكرية المشار إليها تقريرها إلى المؤتمر، حذّر النقراشى أعضاء المؤتمر من التورط فى أى مغامرة حربية، وفضل تشجيع المتطوعين وإمدادهم بالسلاح. مما أدى فى النهاية إلى أن تقصر اللجنة العسكرية أعمالها على تزويد المناطق الفلسطينية الأكثر مواجهة لليهود بالسلاح، وجمع أكبر عدد من المتطوعين من الفلسطينيين والعرب، والعمل على تدريبهم وتسليحهم (٢).

وكان من أسباب التحفظات التى أبداها النقراشى تجاه تدخل الجيوش العربية «أن القوات البريطانية مازالت تحتل قواعد فى منطقة القناة، ولذلك يعتذر مجابهتها فى فلسطين»(٣). وقد أوضح النقراشى أسباب معارضته لفكرة خوض حرب نظامية، عندما أُثير فى المؤتمر موضوع التدخل المسلح قائلاً:

«لقد ذهبت إلى مجلس الأمن وطالبت الإنجليز أن يخرجوا من بلادنا، وقلت للعالم كله إنَّ الجيش المصرى قادر على ملء الفراغ فى قناة السويس وأنه قادر على الدفاع عنا... وأنا لا أريد أن أعرض هذا الجيش الذى كان حجتى وسندى فى القضية المصرية إلى تجربة خطيرة، ولو كانت نسبة الخطر فى دخول الجيش إلى فلسطين لا تزيد عن عشرة أو خمسة فى المائة، فإننى لا أرضى أن أجازف ولو بواحد فى الألف» (٤).

كما أعلن أن مصر غير متحمسة لفكرة الحرب. وفى الإمكان التظاهر بذلك، بحشد الجيوش

---

(١) نفس المرجع، ص ١٥٩.

(٢) نفس المرجع، ص ١٥٩ - ١٦٠.

كانت توصيات اللجنة العسكرية تتلخص فيما يلى:

(أ) وجوب تجنيد المتطوعين وتسليحهم فورا، والعمل على حشد القوات العربية النظامية على مقربة من حدود فلسطين.

(ب) تأليف قيادة عربية عامة، وتقديم مالا يقل عن عشرة آلاف بندقية إلى عرب فلسطين، مع وضع مالا يقل عن مليون دينار تحت تصرف اللجنة العسكرية لتموين القوات الفلسطينية.

(جـ) حشد عدد كبير من الطائرات فى المطارات العربية قرب من ساحل البحر المتوسط الشرقى لمنع وصول الإمدادات إلى اليهود.

(٣) نفس المرجع، ص ١٦٠.

(٤) نفس المرجع، ص ١٧٩.

المصرية على الحدود الفلسطينية (١). وقد أشار الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى ـ نقلا عن أحمد الشقيرى ـ أن النقراشى أعلن فى عاليه، «أن مصر إذا كانت توافق على الاشتراك فى هذه المظاهرة العسكرية، فإنها غير مستعدة للمضى أكثر من ذلك» (٢).

وكان كل ما انتهى إليه مجلس الجامعة العربية من الناحية العسكرية آنذاك هو(٣):

(١) اتخاذ احتياطات عسكرية على حدود فلسطين.

(٢) مَدّ يد المساعدة المادية والمعنوية لعرب فلسطين لتقويتهم وتعضديدهم للدفاع عن كيانهم، مع رصد الأموال اللازمة لذلك.

وحاولت مصر جهدها ـ من الناحية السياسية ـ الحيلولة دون اتخاذ قرار بتقسيم فلسطين فى الأمم المتحدة. وهو ماظهر في جهود الدكتور محمود فوزى لعرض اختصاص هيئة الأمم المتحدة فى تقسيم فلسطين على محكمة العدل الدولية، أو التحذير من مغبة التقسيم عندما انتقلت القضية إلي الجمعية العامة.

كما حاول الوفد المصرى باتصالاته فى أروقة المنظمة الدولية أن يمنع الكارثة إلا أن الضغوط الأمريكية تجاه العديد من الدول الأفريقية والأسيوية ودول أمريكا اللاتينية أدّت فى النهاية إلى حصول قرار التقسيم على الأغلبية المطلوبة (٤).

وعلى ذلك، نرى أن الخط العام للسياسة المصرية تجاه القضية الفلسطينية وتطور المشروع الصهيونى حتى قرار التقسيم، كان يقضى بتجنب الزج بالجيوش العربية فى الصراع الدائر بين العرب واليهود فى فلسطين، اكتفاءً بالدعم السياسى والمعنوى أولا، ثم الدعم السياسى والمادى والعسكرى المحدود (تسليح المتطوعين) بعد ذلك.

ونتيجة لهذه السياسة،، فإن أيا من الوزارات المصرية التى تولت الحكم خلال سنوات

(١) نفس المرجع، ص ١٦٠.

(٢) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٠٧. - يبدو أن المقصود بالمظاهرة العسكرية هو تحريك قوات برية وجوية إلى مناطق ومطارات قرب الحدود الفلسطينية والساحل طبقا لتوصيات اللجنة العسكرية فى مؤتمر عاليه، وهو ما نفذته مصر فعلا فى منطقة العريش خلال شهر أكتوبر.

(٣) سليمة، المرجع المشار إليه، ص ١٦٠.

(٤) نفس المرجع، ص ١٦٢ - ١٦٣.

الحرب العالمية الثانية، وماتلاها حتى قرار التقسيم، لم تكن تُولى تطورات المشروع الصهيونى فى فلسطين ونمو القوة اليهودية أى اهتمام من الناحية الدفاعية، رغم وضوح التفوق العسكرى لليهود فى فلسطين آنذاك، وهو ماكان يُنذر بالخطر بعد نهاية الحرب وتزايد أحداث العنف فى فلسطين، سواء ضد العرب أو البريطانيين.

ويبدو أن أياً من تلك الحكومات لم تقدر بشكل سليم تطور الموقف إلى ماوصل اليه بنهاية عام ١٩٤٧، اعتماداً على الوجود البريطانى فى فلسطين، وعلمهم بأهمية تلك البلاد لسياسة بريطانيا الدفاعية فى الشرق الأوسط. الأمر الذى يؤكده الدكتور محمد حسين هيكل فى مذكراته، عند تعليلة للتراخي العربى فى مواجهة التطورات الخطيرة للمشروع الصهيونى فى فلسطين ـ بقوله:

«لعل هذه الدول لم تقدر مدى مايجول بخاطر الصهيونيين من مطامع، أو أنها على الأقل لم تكن تقدر أن هذه المطامع ستلقى صدى قويا فى المجامع الدولية. لهذا كانت تبحث الأمر على هون، مقتنعة دائما بأن إنجلترا لن تدع اليهود يصبحون أصحاب الكلمة فى فلسطين، اقتناعا منهم بأن إنجلترا تحرص كل الحرص على أن تكون فلسطين نقطة ارتكازها الأساسية فى الشرق الأوسط كله» (١).

ويبدو أن تلك الحكومات لم تر بشكل واضح المتغيرات الأساسية التى طرأت على موازين القوي العالمية وعلاقتها خلال الحرب وبعدها، وهو ماتنبهت له القيادة الصهيونية مبكرا وقبل انتهاء الحرب، مما دعاها إلى تبديل الجياد ونقل ثقل ضغوطها إلى الولايات المتحدة بدلا من بريطانيا قبل نهاية الحرب.

وقد انعكست سياسة تلك الحكومات المصرية بطبيعة الحال على القوات المسلحة المصرية بصفة عامة. فبينما كان الجانب الصهيونى ـ كما رأينا ـ قد حدد أعداءه وطبيعية التهديدات المنتظرة من كل منهم، وبدأ يعد نفسه لمواجهتهم بعد الحرب، تبعا لطبيعة وحجم التهديد المنتظر من كل منهم (بريطانيا والعرب)، فإن الضباب كان يغلف رؤية الحكومات المصرية. فلم تكن ترى تهديدا إلا من جانب القوات البريطانية فى مصر. ورغم تزايد الخطر الصهيونى بعد الحرب، إلا أن حكومتى النقراشى وإسماعيل صدقى لم تكن تريا الخطر الذى بدأ يتزايد على حدود مصر

(١) د. محمد حسين هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٣ (ط١، دار المعارف ١٩٧٨)، ص ٢٥.

الشرقية. وحتى عندما رأته وزارة النقراشى الأخيرة، فإنها حاولت أن تتجنبه، ربما متصورة خطأ أن الأمر تحت السيطرة البريطانية فى فلسطين.

وهذا التصور قد يفسر التناقض بين اعتراف النقراشى بشكل غير مباشر بقوة اليهود وخطرهم ـ وهو ما يستدعى بطبيعة الحال دعم احتياجات الدفاع المصرية ـ وتخفيضه لميزانية وزارة الدفاع عام ١٩٤٧ بنسبة ٢٣٪ تقريبا عما كانت عليه فى السنة السابقة، فضلا عن عدم تخصيص أى اعتمادات مالية فى نفس العام لتدعيم القوة القتالية للسلاح الجوى، سواء من ناحية الطيارين أو الأطقم الفنية، التى كانت تعانى عجزا كبيرا منذ إغلاق مدارس سلاح الطيران خلال سنوات الحرب، بالرغم من وجود عدة مشروعات مصرية وبريطانية لتطوير القوة الجوية المصرية (١).

كما أن تخفيض ميزانية وزارة الدفاع بهذا الشكل عام ١٩٤٧، كان يتعارض تماما مع الخط السياسى للمطلب المصرى بجلاء القوات البريطانية عن مصر وقيام القوات المصرية وحدها بأعباء الدفاع عن البلاد لحين وصول القوات البريطانية فى حالة الحرب أو تهديد البلاد بالغزو، طبقاً لصورة التحالف كما كانت تراها الحكومة المصرية، وهو ما يستدعى بطبيعة الحال تدعيم تلك القوات للقيام بدورها، وليس تخفيض ميزانيتها خاصة وأن التهديد الذى كان يتخوف منه، كان منتظرا من الاتحاد السوفيتى.

وقد حَمَّلَ اللواء أحمد عطيه ـ وزير الدفاع فى وزارتى إسماعيل صدقى والنقراشى ـ كل رئيس وزارة تولى الحكم، مسئولية القصور فى تسليح القوات المسلحة المصرية وتطويرها آنذاك، «لأن (وزير) الدفاع فى كل وقت (كان) يلتمس ويعرض على مجلس الوزراء طلبات لتحسين وتسليح الجيش وتقويته، ولكن الرد يكون دائما أن مالية البلاد لا تسمح بذلك، كما أن مجلس الشيوخ والنواب لايوافقان على ذلك» (٢).

وقد أدى هذا التناقض بين سياسة الحكومة المصرية ومتطلبات هذه السياسة، وعدم

(١) المتحف الحربى، ميزانية الدولة المصرية ٤٦ - ١٩٤٧، وزارة الدفاع، السلاح الجوى الملكى، الأعمال الجديدة.

(٢) كان ذلك رد اللواء أحمد عطية فى مجلس الشيوخ يوم ٣٠ نوفمبر ١٩٤٨ على اتهام فؤاد سراج الدين لحكومة النقراشى بإضاعتها الفرصة لتدعيم تسليح الجيش المصرى قبل بدء الحرب.

وضوح الرؤية السياسية السليمة لدى وزارة الدفاع المصرية، إلى انشغال الأخيرة بمشروعات تطوير طموحة أبعد ماتكون عن واقع الإمكانات المصرية وطبيعة العدو المنتظر مواجهته، فلم تجد طريقها إلى التنفيذ، بدلا من تطوير القوات المسلحة المصرية في حدود الطاقات المادية الممكنة والإطار الزمني المقبول، لمواجهة التهديدات الحقيقية المنتظرة، وهو ما ثبت إمكانية تنفيذه بعد ذلك.

وهكذا تكاتفت السياسة البريطانية وضغوطها على الحكومة المصرية والموقف المالي السيء مع عدم الاستقرار السياسي في مصر وتناقض سياسة حكومتها، على استمرار عجز وضعف القوات المسلحة المصرية. وكانت النتيجة الطبيعية لكل ذلك، هو تدهور موقف القوة الجوية المصرية وتردي حالتها الفنية من سيء إلى أسوأ. وهو ما أدى إلى الافتقار إلى الطائرات الصالحة الكافية لتنفيذ برامج التدريب اللازمة، لا لرفع مستوى الكفاءة القتالية للوحدات الجوية، بل حتى لمجرد الحفاظ على مستوى الكفاءة الذي كان قائما عند نهاية الحرب العالمية الثانية.

ورغم ذلك القصور في القوة الجوية المصرية آنذاك، إلا أنه يمكن القول، أن تلك القوة ـ رغم تدني حالتها الفنية ومستوى تدريبها في نهاية عام ١٩٤٧ ـ كان يمكن اعتبارها قوة متفوقة، إذ قورنت بالقوة الجوية الإسرائيلية في ذلك الوقت، عندما اندلعت الحرب غير المعلنة بين اليهود والفلسطينيين. فقد كان قوام القوة الجوية المصرية يتشكل من ثلاثة أسراب قتال مسلحة بطائرات سبيتفير ٩,٥ (أكثر من نصفها غير صالح)، فضلاً عن سرب مواصلات مختلط مجهز بطائرات مختلفة ذات محركين (أنسن وداكوتا) وذات محرك واحد (لايسندر وماجستر). بينما لم تزد القوة الجوية الإسرائيلية عن سرب مواصلات مجهز بطائرات أغلبها من الطراز الخفيف ذي المحرك الواحد.

إلا أنه مع بداية الحرب المعلنة في ١٥ مايو ١٩٤٨، بدأت تضيق الفجوة بين القوتين، ثم تحول الميزان إلى صالح إسرائيل في المرحلة الأخيرة من الحرب. فما الذي غيَّر موازين القوى الجوية بين مصر وإسرائيل عام ١٩٤٨؟ وماذا كانت نتيجة ذلك التحول على سير تلك الحرب وماتلاها؟

ذلك ما سيُجيب عليه الباب الثاني من هذه الدراسة.

قيام الدولة اليهودية وبداية الصراع

أثر السياستين المصرية والإسرائيلية بعد قرار التقسيم
وحتى نهاية الحرب العربية / الإسرائيلية الأولى على بناء
واستخدام القوة الجوية للطرفين

(ديسمبر ١٩٤٧ - يوليو ١٩٤٩)

الفصل الرابع

المرحلة الأولى من الحرب

(الحرب غير المعلنة)

من مشروع التقسيم إلى إعلان الدولة اليهودية

(ديسمبر ١٩٤٧ - مايو ١٩٤٨)

أولا: سمات الحرب العربية - الإسرائيلية الأولى ومراحلها.

ثانياً: أثر السياسة الصهيونية فى المرحلة الأولى للحرب على تطور واستخدام القوة الجوية الإسرائيلية.

١ - مرحلة المد العربي في فلسطين (ديسمبر ١٩٤٧ - مارس ١٩٤٨):

أ ـ تداعيات الموقف بعد قرار التقسيم.

ب ـ البحث عن السلاح.

جـ ـ توفير القوى البشرية.

د ـ تشكيل القوة الجوية وإعداد مسرح العمليات من الوجهة الجوية.

هـ ـ استخدام القوة الجوية اليهودية فى مرحلة الحرب غير المعلنة.

٢- مرحلة انحسار السيطرة العربية في فلسطين (١ أبريل - ١٤ مايو ١٩٤٨):

أ ـ التحول في الموقف الدولى.

ب ـ التحول الإسرائيلى إلى الهجوم.

جـ ـ تسليح الطائرات ونقل الأسلحة.

د ـ قرار قيام الدولة اليهودية والتحول إلى الحرب المعلنة.

ثالثا: أثر السياسة المصرية بعد قرار التقسيم على إعداد القوة الجوية المصرية:

١ – مرحلة المد االعربى فى فلسطين (ديسمبر ١٩٤٧ – مارس ١٩٤٨):

أ ـ موقف الحكومة المصرية في أعقاب قرار التقسيم.

ب ـ تأمين الحدود المصرية.

جـ ـ بداية الجهود المصرية للتزود بالطائرات النفاثة.

٢– مرحلة انحسار السيطرة العربية فى فلسطين (١ أبريل – ١٤ مايو ١٩٤٨):

أ ـ تحول الموقف المصرى إلى التدخل بالقوات المسلحة.

ب ـ تقنين دفع الجيش المصري إلى فلسطين.

جـ ـ أثر السياسة المصرية خلال تلك المرحلة على تطوير القوة الجوية المصرية.

الفصل الرابع

المرحلة الأولى من الحرب

(الحرب غير المعلنة)

من مشروع التقسيم إلى إعلان الدولة اليهودية

(ديسمبر ١٩٤٧ - مايو ١٩٤٨)

أولاً: سمات الحرب العربية الإسرائيلية الأولى ومراحلها:

عندما اشتعلت الحرب بين بعض من الجيوش العربية والقوات الإسرائيلية فى الخامس عشر من مايو ١٩٤٨، فى شكل حرب معلنة بين الطرفين، لم تكن تلك بداية الحرب العربية الإسرائيلية الأولى فى حقيقة الأمر. فتلك الحرب اشتعل أوارها بعد أقل من أسبوع من صدور قرار التقسيم فى التاسع والعشرين من نوفمبر ١٩٤٧، واستمرت أكثر من خمسة أشهر فى شكل حرب غير معلنه، بين فصائل الفلسطينيين المجاهدين والمتطوعين العرب من ناحية، والمنظمات الصهيونية العسكرية من ناحية أخرى.

وعلى ذلك، ذهبت المصادر التاريخية الإسرائيلية وبعض المصادر الغربية والعربية إلى أن البداية الحقيقية لتلك الحرب، هى بداية تفجر الصراع المسلح فى فلسطين فى الأسبوع الأول من ديسمبر عام ١٩٤٧، بين الفصائل الفلسطينية والمنظمات الصهيونية [١]. ذلك الصراع الذى تصاعد بالعنف من مجرد أعمال التخريب والإغارات وكمائن الطرق ـ كما كان فى الشهور الأربعة الأولى لتلك الحرب ـ إلى المعارك والعمليات الحربية فى الشهرين التاليين وحتى إعلان قيام الدولة الإسرائيلية فى منتصف شهر مايو ١٩٤٨.

---

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٢٨. - آلون، درع داود، ص ٢١١.

Herzog, op. cit., p.24. - Luttwak, Edward and Horowitz, Dan, The Israeli Army (London: Benguin Books, 1975), p.1 - Dupuy, Trevor, Elusive Vectory (London: Macdonald an Jane's 1978), p.7.

البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٧٢.

ومن ثم، فإنه يمكن القول بأن الحرب العربية ـ الإسرائيلية الأولى تتكون من مرحلتين رئيسيتين: الأولى، هي مرحلة الحرب غير المعلنة والتي سبقت الإشارة إليها، والثانية، هي مرحلة الحرب المعلنة التي اشتركت فيها جيوش بعض الدول العربية إلى جانب الفصائل الفلسطينية والمتطوعين العرب اعتباراً من ١٥ مايو ١٩٤٨، ودُعمت فيها المنظمات العسكرية الإسرائيلية بالمجندين الذين تم تعبئتهم من يهود دول العالم المختلفة، خاصة من أوروبا وكندا والولايات المتحدة وجنوب أفريقيا، فضلا عن المتطوعين والمرتزقة الذين تدفقوا على إسرائيل من العديد من دول العالم.

إلا أنه من وجهة النظر الجوية، وعلى ضوء تطور موازين القوى الجوية في تلك الحرب ومبادرات الطرفين خلالها، فإنه يمكن تقسيم تلك الحرب إلى ثلاث مراحل متميزة لكل منها سماتها الخاصة كما يلي:

المرحلة الأولى (١ ديسمبر ١٩٤٧ - ١٤ مايو ١٩٤٨) :

وتبدأ هذه المرحلة مع بدء الصراع العسكري في مرحلة الحرب غير المعلنة وتنتهي بنهايتها. وتتسم هذه المرحلة بالجهود الصهيونية المحمومة لتطوير قواتها المسلحة بصفة عامة وقوتها الجوية بصفة خاصة. وقيام الأخيرة بأولى أدوارها في الصراع المسلح ـ في ظل الوجود البريطاني في فلسطين ـ ضد الفصائل الفلسطينية التي لم تكن تملك مثل هذا السلاح.

المرحلة الثانية (١٥ مايو ١٩٤٨ - ١٨ يوليو ١٩٤٨) :

وتبدأ هذه المرحلة مع بداية الحرب المعلنة وحتى بداية الهدنة الثانية. وتتسم هذه المرحلة بمبادأة القوة الجوية المصرية وتحقيقها للسيطرة الجوية الاستراتيجية في كل مسرح الحرب، ثم سباق التسلح بين الجانبين والذي تفوق فيه الجانب الإسرائيلي، مما جعل ميزان القوى يبدأ في التحويل لصالحها خلال المرحلة التالية.

المرحلة الثالثة (١٨ يوليو - حتى نهاية الحرب) :

وتتزامن هذه المرحلة مع الهدنة الثانية والعمليات الهجومية لتصفية الموقف العربي في النقب والجليل وحتى توقيع الهدنة بين الجانبين. وتتسم هذه المرحلة باستمرار سباق التسلح بين الجانبين، وتحول المبادأة إلى جانب القوة الجوية الإسرائيلية، وفَقْد القوة الجوية المصرية

للسيطرة الجوية الاستراتيجية والتعبوية معاً، وتبادل كل من الجانبين المصرى والإسرائيلى للسيطرة الجوية التكتيكية فى أوقات متفرقة تبعاً لمجريات العمليات البريه.

ثانيا: أثر السياسة الصهيونية فى المرحلة الأولى للحرب على تطوير واستخدام القوة الجوية اليهودية:

١ - مرحلة المد العربى فى فلسطين (ديسمبر ١٩٤٧ - مارس ١٩٤٨):

تداعيات الموقف بعد قرار التقسيم:

نتيجة لقرار تقسيم فلسطين ـ الذى أصدرته الأمم المتحدة فى ٢٩ نوفمبر ـ تفجّر الصراع المسلح فى أرض السلام. وبعد بضعة أيام من ذلك القرار انطلقت المنظمات العربية والصهيونية فى سلسلة من الأعمال القتالية، سواء بمبادرات منها أو كردود فعل للأعمال القتالية للطرف الآخر.

فعلى الجانب العربى، قام الفلسطينيون بتنظيم فصائل المقاتلين من عرب فلسطين فى جيش الجهاد المقدس بقيادة عبد القادر الحسينى. كما دخل جيش الإنقاذ الذى يتكون من متطوعى البلاد العربية إلى فلسطين بقيادة فوزى القاوقجى. وبعد أقل من أسبوع من قرار التقسيم انطلق الفلسطينيون والمتطوعون العرب يديرون أعمال القتال فى شكل كمائن الطرق وأعمال القنّاصة وتدمير المنشآت التي تأوى المؤسسات الصهيونية المتطرفة. إلا أن هذا النشاط لم يكن يحكمه هدف واضح أو خطة مدروسة أو قيادة موحدة [١].

وما أن حل عام ١٩٤٨ حتى اشتد الصراع وارتفعت حدته، بشن الغارات العربية على المستوطنات اليهودية المنعزلة، ووضع الكمائن عي نقاط الطرق الحاكمة إلى تلك المستوطنات وفرض الحصار على بعضها. كما قامت القوات العربية بشن الهجمات على قوافل السيارات المتجهة إلى المناطق والمستوطنات المحاصرة [٢].

(١) البدرى ، الحرب فى أرض السلام، ص ١٧٩ - ١٨١.

(٢) نفس المرجع، ص ١٨١ - ١٨٢.

وكان أكثر ما أزعج القيادة الصهيونية فى تلك المرحلة، هو تدهور الموقف فى المناطق التى تشغلها الأقلية اليهودية فى فلسطين، وانقطاع المواصلات البرية مع المستوطنات النائية فى النقب والتى بلغ عددها ٢٧ مستوطنة (١).

وبعد أن أيقن الفلسطينيون أهمية التحكم فى خطوط المواصلات، فإنهم جعلوا من قطع المواصلات اليهودية أهم أهداف هجماتهم فيما بين يناير ومارس ١٩٤٨. وقد تركزت هذه الهجمات على المحاور الرئيسية التاليه:

تل أبيب ـ القدس، حيفا ـ الجليل الغربى، العفولة ـ نيسان، وكل الطرق المؤدية إلى مستعمرات النقب (٢).

أما على الجانب الإسرائيلى، فقد تولى بن جوريون ـ منذ بداية الحرب ـ زمام إدارتها، سواء بصفته قائدها السياسى أو موجهها الاستراتيجى. وقد قام عملياً بدور رئيس الحكومة ووزير الدفاع، حتي قبل إنشاء تلك الحكومة. وقد أتاحت له تلك السلطة «التغلب علي أعراف عامة كانت مألوفة فى ذلك الوقت، ولم تكن ملائمة لأوقات الطوارىء والحرب، التى تستدعى قرارات حازمة وسريعة» (٣).

وفى ٩ ديسمبر ١٩٤٧، ترك بن جوريون مقر رئاسة الوكالة اليهودية فى القدس ليدير الحرب من تل أبيب، وسط أول منطقة جلَتْ عنها القوات البريطانية. وأقام مكتبه فى نفس المبنى الذى كان يضم مقر رئاسة أركان الهجناه، حتى يكون قريباً منها. «فبالنسبة لبن جوريون، كانت مشكلة الحرب تطغى على كل مشكلات البيشوف العبرى فى تلك الفترة»(٤).

وكان بن جوريون آنذاك على وعى كامل بأبعاد الموقف الذى يواجهه، والإعداد الشامل له لفرض الدولة اليهودية مهما كان الثمن. وكان يرى أن الحرب هى طريقه لتحقق ذلك الهدف.

(١) نفس المرجع، ص ١٨٢.

(٢) نفس المرجع، ص ١٨٢.

(٣) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٤٣. - يقصد بذلك الاعتمادات والتصديقات التى يجب أن يحصل عليها وزير الدفاع سواء بالنسبة للمسائل المالية أو استخدام القوات والتى تغلب عليها بن جوريون بالجمع بين منصبى وزير الدفاع ورئيس الوزراء.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

ففى أحد اجتماعات حزب المباى فى الشهر الثانى للحرب (يناير ١٩٤٨) وجه حديثه للحاضرين قائلاً:

« .... إن الأشهر الثمانية التى أمامنا لا تشبه مثيلاتها فى أى سنة مرت علينا، وربما أيضا ثمانى سنين أو ثمانين سنة. ولا أخشى أن أقول لا تشبه الثمانمائة سنة التى مضت أو التى ستأتى فى فترة أخرى. ذلك بأن هناك شعوراً واضحاً بأن الأشهر السبعة أو الثمانية القادمة، التى دخلنا فيها، تنطوى على التاريخ اليهودى كله.... وسيتوقف عليها التاريخ اليهودى المقبل، وربما إلى مئات أو آلاف السنين. ولا أستطيع ولا أريد أن أتطلع الآن إلى ما هو أبعد من الأشهر الثمانية القادمة، لأنها هى التى ستقرر فى رأيى كل شىء، فخلالها سيتقرر مصير الحرب»[١].

وكانت الاستراتيجية التى قررتها القيادة العليا للهجناه آنذاك تقضى بالتمسك بكافة الأراضى والمستوطنات اليهودية مهما كان الثمن. وكان من المسلَّم به أن ذلك سوف يفرض عبئاً عسكرياً كبيراً على القيادة العليا، وذلك بإرغامها على الاحتفاظ بخطوط طويلة من المواصلات والإمدادات، مع قيام المستوطنات النائية بامتصاص جزء من الضغط العربى على المراكز اليهودية فى السهول، واستخدام تلك المستعمرات كقواعد لحرب العصابات خلف الخطوط العربية، بالإضافة لكونها أهدافا نهائية يلزم بلوغها عندما يحين الوقت للتحول للهجوم من أجل احتلال المنطقة بأسرها[٢].

وفى تلك المرحلة، كانت هذه الاستراتيجية تقضى «بضرورة تجنب الاشتباكات المباشرة مع البريطانيين بقدر المستطاع، حتى لا تعرقل خطط الجلاء. لذلك كان لابد من تأجيل شن هجمات كبرى ضد العرب خشية أن تؤدى إلى تدخل بريطانى، وبذلك يتأخر رحيلهم»[٣]. إلاّ أنه كان من الضرورى، طبقا لهذه الاستراتيجية استمرار بقاء الأرض التى يسيطر عليها اليهود وربطها ببعضها قدر المستطاع لإقامة «وضع عسكرى معقول لمواجهة غزو رسمى يتهددها جاء من جانب جيوش الدول العربية المجاورة العديدة»[٤].

(١) نفس المرجع، ص ٣٤٣ - ٣٤٤.

(٢) آلون، إيجال، بناء الجيش الإسرائيلي، تعريب هيئة الاستعلامات (القاهرة: هيئة الاستعلامات، بدون تاريخ)، ص ٣٤.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان .

(٤) نفس المرجع، نفس المكان .

البحث عن السلاح:

كانت القيادة الصهيونية آنذاك، ترى أن «الأمر يقتضى الحصول على أسلحة جديدة، فقد مضى الوقت الذى تستخدم فيه البنادق ومدافع الماكينة والقنابل اليدوية فقط، فالدبابات والطائرات المقاتلة، بل والسفن الحربية، هى التى ستحدد نتيجة المعركة» (١).

ويبدو أن بعض القيادات اليهودية فى فلسطين كانت تتشكك فى احتمالات تدهور الموقف بالقدر الذى يتطلب مثل هذه الكميات الكبيرة من الأسلحة الباهظة التكاليف. إلا أن بن جوريون وقيادة الهجناة كانت ترى «ضرورة تجهيز الطائفة اليهودية لنفسها، استعدادا لساعة الصفر. وأرسلت الوفود إلى الخارج لجمع الأموال وطلب السلاح والطائرات ووسائل النقل العسكرية الثقيلة» (٢).

وقد صاحب تلك الجهود للحصول على المال والسلاح والطائرات من الخارج، جهود أخرى للحصول عليها من داخل البلاد. «فطوال فترة الحرب لم تتوقف عملية شراء الأسلحة فى البلد (فلسطين)، التى كان مصدرها الرئيسى مستودعات الجيش البريطانى. فقد توصل رجال المشتريات العسكرية خلال سنوات عملهم، إلى إيجاد اتصال مباشر بمسئولين عن مستودعات وعسكريين بريطانيين، تعاونوا معهم بصورة مباشرة» (٣).

ويبرر سلوتسكى ذلك التعاون من جانب المسئولين البريطانيين، بحالة التسيب التى رافقت انسحاب القوات البريطانية من فلسطين. «ففى جو التفكك الذى ساد فى أثر قرار البريطانيين بالجلاء عن البلد، كان هناك ضباط وعسكريون بريطانيون كثيرون مستعدين لبيع السلاح لمن يدفع أكثر» (٤).

وفى هذا المناخ تم شراء إحدى وعشرين طائرة خفيفة من طراز «أوستر Auster» بمبلغ أربعة آلاف جنيه استرلينى من المخلفات البريطانية، خلال شهر يناير ١٩٤٨. وبُدأ على الفور

---

(١) آلون، درع داود، ص ٢٢١.

(٢) آلون، درع داود، ص ٢٢١.

(٣) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٢٠.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

فى عملية إصلاحها وتركيبها. وقد تم إعداد تسع عشرة طائرة منها، سلمت أولاها للسرب الأول خلال شهر فبراير من نفس العام (١).

كما تم الاستيلاء على طائرة «فيرتشيلد» مصرية هبطت فى منطقة النقب. وكانت الطائرة على ماييدو مرتبطة بشبكة مهربى المخدرات (٢).

إلا أن تلك الجهود لم تكن لترضى بن جوريون. فقد كان يرى منذ أغسطس ١٩٤٧ أن «الحاجة ملحة للحصول على الأسلحة الثقيلة والدبابات والعربات نصف جنزير وقطع المدفعية ومدافع الهاون الثقيلة لقواتنا البرية، والطائرات المقاتلة لإنشاء قوة جوية» (٣).

ومن ثم، كانت نشاطات شراء الأسلحة تأتى على رأس اهتمامات القيادة الصهيونية فى فلسطين، بالإضافة إلى أن بن جوريون كان يتابع شخصياً عملية شراء السلاح، ودعا مرات كثيرة إلى تقديم مساعدته واستخدام سلطته من أجل الحصول على المبالغ المالية الكبيرة اللازمة لشراء السلاح ونقله إلى أرض إسرائيل(٤).

وكان بن جوريون لا يرى أن مشكلة التسليح تنحصر فى توفير الأموال اللازمة فحسب، بل كان يرى أهمية عامل الوقت فى الموضوع. فقد كان فى سباق مع الزمن خلال الشهور المتبقية على جلاء القوات البريطانية (٣ شهور). فقال رداً على بعض القيادات اليهودية الذين كانوا يتحدثون عن مشروعات طويلة الأجل، «لا أعرف ماسيحدث بعد عام. إذا لم يحدث بعد ثلاثة أشهر (أى فى شهر مايو) مايجب أن يحدث، فلن يحدث أيضاً بعد عام» (٥).

ومن ثم، أُعطيت الأسبقية فى التمويل لشراء الأسلحة. ونظراً لتشعب نشاطات شراء السلاح والاعتبارات السياسية المرتبطة به، عين بن جوريون «شاؤول مئيروف» منسقا لنشاطات

---

(١) سلوتسكى المرجع المشار إليه، ص ٣٩٩، ٤٢٠. - شيف، سلاح الجوى الإسرائيلى، ص ١٩.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٠.

(٣) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج١، ص ١٨٠.

(٤) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤١٢.

(٥) نفس المرجع، ص ٤١٣.

شراء الأسلحة من الخارج، وطلب منه السفر إلى أوروبا «لدراسة الوضع والقيام بكل مايمكن عمله لإرسال شحنات السلاح التى يعتمد عليها مستقبلنا لحد الحياة أو الموت» (١).

وفيما يتعلق بتسليح القوة الجوية الإسرائيلية، فإن ماذكره «كاجان Kagan» فى كتابه،(٢) يوضح أنه بُذلت جهود محمومة للحصول علي الطائرات من كل أرجاء العالم، إلا أن الجهود الناجحة تركزت فى النهاية فى أربعة مصادر رئيسية هى، جنوب أفريقيا والولايات المتحدة الأمريكية وبريطانيا، ثم تشيكوسلوفاكيا (٣).

ففى جنوب أفريقيا نجحت جهود الوكالة اليهودية فى الحصول على ثلاث طائرات من طراز «داكوتا» من شركة «يونيفرسال للخطوط الجوية» فى أواخر عام ١٩٤٧(٤). كما قدم لها المليونير الهولندى «ڤان لير Van Lir» ثلاث طائرات أخرى، فضلا عن طائرتين أحضرهما «بوريس سينور Boris Senior» .كما تم، شراء بعض الطائرات الأخرى من مخلفات الحرب. وقد استخدمت هذه الطائرات فى أعمال النقل وقذف القنابل(٥).

وفى الولايات المتحدة، نجح مندبو الوكالة اليهودية فى شراء عشر طائرات من طراز «كوماندو C- 46 (٦)»، وثلاث طائرات من طراز «كونستليشن L-049» خلال شهر مارس ١٩٤٨(٧) وطائرتين من طراز «سكاى ماستر C-54» فى مايو ١٩٤٨، استخدمت فى نقل

---

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) الكولونيل (عقيد) بنجامين كاجان كان أحد المسئولين عن مشتروات الطائرات من تشيكوسلوفاكيا، عام ١٩٤٨، ثم من فرنسا في الخمسينات، وأصبح مديرا لمشتروات القوات الجوية بعد ذلك.

(٣) Kagan, Benjamin, The Secret Battle for Israel (New York: The World Publishing Company, 1966), in different places.

(٤) Gunston, Bill, An Illustrated Guide to the Isreali Air Force (London: Salamander Books, 1982),), p.24.

(٥) Rubinstein, Murray and Goldman, Richard, The Israeli Air Force Story (London: Arms and Armour press, 1979), p. 29.

(٦) أصيبت احداها فى حادث أثناء إقلاعها إلى أوروبا واستخدم الباقى فى النقل وقذف القنابل.

(٧) Robinstein and Goldman, op. cit., pp. 25-27. - Kagan, op. cit., p. 23. - Gunston, op. cit., pp. 28-29

الأسلحة والطائرات المقاتلة من تشيكوسلوفاكيا، فضلا عن قذف القنابل (١).

بينما نجح أحد مندوبى الوكالة اليهودية فى شراء عشرين طائرة من طـراز «نورســمان C-64A» (للنقل الخفيف) من المخلفات الأمريكية فى ألمانيا فى شهر أبريل، تحت ستار شركة بلجيكية وهمية. وقادها طيارون مجندون فى الخارج إلى هولندا حيث تم إصلاحها. ووصلت أولى ثلاث منها إلى تل أبيب فى الثانى من مايو وهى محملة بالأسلحة، بينما وصلت ١٤ طائرة فيما بعد إلى إسرائيل (٢).

ويضيف «روبنشتاين» و«جولدمان»، أنه تم تزويد القوة الجوية الإسرائيلية بعشرين طائرة خفيفة (للاستطلاع والمواصلات) من طراز « پيپركب Piper Cup» وصلت إلى إسرائيل مبكراً فى أوائل الصيف رغم الحظر الأمريكى، ودخلت فى الخدمة فور وصولها (٣).

أما فى بريطانيا، فقد قام أحد عملاء الوكالة اليهودية بشراء أربع طائرات من طراز «أنسن» القاذفة فى أوائل عام ١٩٤٨(٤).

وكانت الطائرات المقاتلة من نصيب تشيكوسلوفاكيا. فقد أثمرت الاتصالات السياسية مع الحكومة التشيكية علاقة خاصة، باركها الاتحاد السوفيتى، وكانت نتيجتها توفير احتياجات القوة الجوية الإسرائيلية من الطائرات المقاتلة والأسلحة. حيث عقدت عدة صفقات كان أبرزها قبل ١٥ مايو ١٩٤٨، صفقتى طائرات من طراز «مسرشميت» المصنعة فى تشيكوسلوفاكيا تحت اسم «أڤيا أس ١٩٩ Avia S 199»، الأولى فى شهر أبريل وقوامها عشر طائرات، والثانية فى أعقابها وقوامها خمس عشرة طائرة (٥).

---

(١) ارتفع عدد هذه الطائرات بعد ذلك إلى ثمانية. Gunston, op. cit., p. 26. C-540.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٢٩. Ibid., p. 28. - Kagan, op. cit., pp.38 - 39

(٣) يحتمل وصولها بعد ١٥ مايو أو خلال شهر يونيو ١٩٤٨. Robinstein and Goldman, op. cit., p.18. - Gunston, op. cit., p.23.

(٤) Ibid., p.28. - Kagan, op. cit., p.37.

(٥) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤١٤ Ibid., p.62. - Gunston,, op. cit., pp. 34 - 53.

وعلى حد قول «زئيف شيف» لقد تمادت تشيكوسلوفاكيا فى تقديم العون ووافقت على إقامة قاعدة إسرائيلية فوق أراضيها، وأقيمت القاعدة بالقرب بلدة جاتتش واشتملت على مطار. وأطلق على القاعدة فى البداية اسم «زيبرا» وبعد ذلك أطلق عليها اسم «عصيون». وعُين لها قائد، هو «يهودا بريفر». وأديرت القاعدة حسب التسلسل فى الرتب العسكرية [1]. وقد استخدمت هذه القاعدة لتجميع الأسلحة والعتاد والطائرات، سواء المشتراة من أوروبا أو الولايات المتحدة، وعمل التجهيزات الفنية لها ثم إرسالها إلى فلسطين بعد ذلك.

وباستثناء طائرات النقل التى كانت تقوم بتهريب الأسلحة من الخارج إلى داخل الأراضى الفلسطينية التى كانت تسيطر عليها الوكالة اليهودية، وطائرات «النورسمان» التى وصلت إلى إسرائيل قبل ١٥ مايو، فقد ظلت الطائرات المشتراه من الخارج فى مناطق تجميعها فى أوروبا، انتظاراً لساعة الصفر (نهاية الانتداب البريطانى) لتنطلق فى سباقها المحموم إلى فلسطين.

وقد اختلفت المصادر الاسرائيلية والغربية فى تحديد عدد الطائرات التى كانت لدى إسرائيل عند إعلان الدولة فى ١٤ مايو. فبينما قدرها «حاييم هيرتزوج» بإحدى عشرة طائرة خفيفة ذات محرك واحد، كانت تملكها وحدة «البالماخ[2]»، متجاهلا أى زيادة طرأت عليها منذ إنشاء القوة الجوية «شيروت أفير» فى ١٠ أكتوبر ١٩٤٨ وحتى ١٤ مايو ١٩٤٧، فإن «دى بوى Dubuy» (المؤرخ الأمريكى) قدرها بتسع طائرات استطلاع، إلا أنه أشار إلى جهود الوكالة اليهودية فى شراء طائرات مقاتلة قاذفة من مخلفات الحرب فى غرب أوروبا، متجاهلاً نشاط الوكالة اليهودية فى الولايات المتحدة. وأضاف أن هذه الطائرات لم يتم استلامها طوال فترة الحظر البريطانى على شحن الأسلحة إلى فلسطين [3].

أما كل من «سلوتسكى» وروبنشتاين «وجولدمان» فقد حددوا القوة الجوية الإسرائيلية عند إعلان قيام الدولة فى ١٤ مايو بثمان وعشرين طائرة [4]. وقد فصلها الأخيران فيما يلى[5].

(١) شيف، سلاح الجو الإسرائيلى، ص ٢٣.

(٢) Herzog, op. cit., p. 20.

(٣) Dupuy, op. cit., p.8.

(٤) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٠١.

(٥) Robinstein and Goldman, op. cit., p.16.

١٩	طائرة (خفيفه ذات محرك واحد) من طراز أوستر	Auster
١	طائرة (مواصلات خفيفة ذات محرك واحد) من طراز نورسمان	Norseman
١	طائرة (مواصلات ذات محركين) من طراز دراجون رابيد	Dragon Rapid
٢	طائرة (خفيفة ذات محرك واحد) من طراز آر. دبليو دى ـ ١٣	R.W.D.- 13
٢	طائرة (مراصلات خفيفة ذات محرك واحد) من طراز بونانزا	Bonaza M35
١	طائرة (مواصلات خفيفة ذات محرك واحد) من طراز فيرتشيلد	Fairchild F-24
٢	طائرة (خفيفة ذات محرك واحد) من طراز تيلوركرافت	Taylorcraft M.C.

وقد أغفلت كل التقديرات العربية والإسرائيلية حساب طائرات النقل التى اشتراها عملاء الوكالة اليهودية ـ والتى كانت تقوم بنقل وتهريب الأسلحة إلى فلسطين طوال ربيع عام ١٩٤٨ـ ضمن القوة الجوية الإسرائيلية، لا لشىء إلا لكونها غير متواجدة فى فلسطين طوال الوقت. كما أغفل كل من روبنشتاين وجولدمان حساب الطائرة المتبقية ـ بعد استبعاد خسائر مرحلة الحرب غير المعلنة ـ التى ضمها السرب الأول وأشار اليهابن فورت، وهى الطائرة البرمائية ذات المحرك الواحد من طراز سى بى Seabee(١).

فإذا أضفنا طائرات النقل التى اشتريت وكان أغلبها فى خدمة المجهود الحربى لنقل الأفراد والأسلحة قبل ١٥ مايو فعلاً ـ بعد استبعاد ما تعطل أو دُمر، أو تم التحفظ عليه خارج فلسطين أثناء تلك الرحلات ـ بالإضافة إلى الطائرة الأخرى التى أغفلها روبنشتاين وجولدمان فى كتابهما لكان ذلك التقدير أقرب إلى الحقيقه.

وعلى ذلك، فإنه يمكن القول، أنه كان لدى إسرائيل وفى خدمة مجهودها الحربى يوم ١٤

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٥.

خسرت إسرائيل طبقا لما جاء فى المصادر الغربية والإسرائيلية مالا يقل عن خمس طائرات خلال مرحلة الحرب غير المعلنة منها ١ نورسمان، و٢ تيجرموث. Guston, op. cit., p. 14,20.

ـ شيف، زئيف، المرجع المشار إليه، ص ١٨.

مايو ١٩٤٨ مالا يقل عن ٥٠ طائرة ـ دون حساب مقاتلاتها من طراز مسرشميث التى كانت لاتزال فى تشيكوسلوفاكيا وإن كان قد تم التدريب عليها ـ بيانها كما يلى طبقا لتجهيزاتها:

للنقل الثقيل	٢ طائرة سكاى ماستر	(٤ محركات)
	١ طائرة كونستليسن	(٤ محركات)
للنقل المتوسط وقذف القنابل	٩ طائرة كوماندو	(محركان)
	٨ طائرة داكوتا	(محركان)
للنقل الخفيف وقذف القنابل	٢ طائرة نورسمان	(محرك واحد)
	٢ طائرة بونانزا	(محرك واحد)
	١ طائرة دراجون رابيد	(محرك واحد)
للاستطلاع والمواصلات	٢ طائرة تيلوكرافت	(محرك واحد)
(جُهز بعضها لقذف القنابل)	١ طائرة فيرتشيلد	(محرك واحد)
	٢ طائرة	(محرك واحد)
	١ طائرة سى. بى	(محرك واحد)
	١٩ طائرة أوستر	(محرك واحد)

والجدير بالملاحظة هنا، أن طائرات النقل المتوسط والخفيف، وحتى بعض طائرات الاستطلاع والمواصلات الخفيفة جُهزت واستخُدمت فعلا فى قذف القنابل قبل وبعد ١٥ مايو كما سنرى. كما لم تصل طائرات القتال من طراز «مسرشميث» إلى فلسطين إلا ابتداء من عشرين مايو، أى بعد خمسة أيام من بدء الحرب المعلنة (١).

(١) Kagan, op. cit., p. 76.

والغريب فى الأمر أن أغلب المصادر العربية، حتى الرسمية منها، التى تناولت حرب فلسطين عام ١٩٤٨، إما لم تتعرض لموقف القوة الجوية الإسرائيلية قبل بدء الحرب أصلا، أو أشارت إليها بتعتيم واختصار شديدين، لايوضحان حجم هذه القوة ولاكيف تكونت، وماذا كان تشكيلها عند بدء الحرب.

وباستثناء بعض المصادر العربية المحدودة ذات القيمة العلمية، والتى أشارت إلى القوة الجوية الإسرائيلية، فإنه لايمكن الاعتماد على المصادر العربية فى متابعة التطور الذى واكب نمو القوة الجوية الإسرائيلية قبل ١٥ مايو ١٩٤٨. وحتى بعض ماجاء فى المصادر العربية التى تم استثنائها فإنه يحتاج إلى مناقشة.

فعلى سبيل المثال: أشار اللواء حسن البدرى فى كتابه القيم «الحرب فى أرض السلام» أن السلاح الجوى الإسرائيلى كان يشتمل فى أبريل ١٩٤٨ على ١٩ طائرة خط أول، استناداً إلى ماجاء فى كتاب جانبى التل للإخوان كمش، دون إشارة إلى باقى طائرات الخط الثانى للقوة الجوية الإسرائيلية، والتى اعترفت بها المصادر الرسمية الإسرائيلية نفسها كما رأينا(١). فضلا عن أنه كان هناك ثلاثة أسراب مشكلة فعلا فى أبريل ١٩٤٨، طبقا لما جاء فى المراجع الإسرائيلية (٢). ولما كانت قوة الخط الأول للسرب آنذاك تتراوح مابين ثمانى طائرات واثنتى عشرة طائرة ـ تبعا لنسبة الاستكمال ـ فإن الخط الأول للأسراب الثلاثة إذا استبعدنا طائرات النقل المتوسط والثقيل ـ يمكن أن يتراوح ما بين ٢٤، ٣٦ طائرة، وهو مايقارب الرقم الذى تم التوصل إليه فى هذا البحث (٣٠ طائرة) كما يقارب عدد الطائرات التى أشار اللواء حسن البدرى إلى وجودها فى ١٥ مايو نقلا عن مجلة «حيل أوفير» (٣).

أما اللواء دكتور إبراهيم شكيب، فقد استعرض فى كتابه «حرب فلسطين ١٩٤٨ ـ رؤية مصرية»، ماجاء فى الكثير من المراجع العربية والغربية عن القوة الجوية الإسرائيلية ضمن القوة العسكرية للطرفين فى ١٥ مايو ـ بشكل مختصر. وكان أبرز ماجاء فيها تقدير

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٦. - طائرات الخط الأول هى الطائرات الموجودة فى الأسراب العاملة، أما طائرات الخط الثانى فهى الطائرات الاحتياطية لسد الخسائر، وتتواجد عادة فى التخزين.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٠٠.

(٣) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٢٩٠.

«جاك سوستيل» فى كتابه «مسيرة إسرائيل الطويله» عن القوة الجوية الإسرائيلية، والتى قدرها بـ «ثلاثة أسراب من طائرات الاستكشاف الصغيرة من طراز «بايير كاند» (كب)(١). إلا أن الدكتور شكيب عندما حدد موقفه من جملة الآراء التى تناولت القوة العسكرية الإسرائيلية، أغفل تقدير القوة الجوية الإسرائيلية التى كان ينتظر مواجهتها فى ١٥ مايو ١٩٤٨(٢).

وقد نهج الدكتور فلاح خالد فى كتابه «الحرب العربية ـ الإسرائيلية ١٩٤٨ ـ ١٩٤٩ وتأسيس إسرائيل» نفس نهج الدكتور شكيب فى استعراض الآراء العربية والغربية، والتى لم تشر إلا إلى طائرات الأوستر، ثم لم يحدد موقفه من تقدير القوة الجوية الإسرائيلية (٣).

أما مؤلفو كتاب «العسكرية الصهيونية»، فقد أشاروا فى كتابهم (نقلا عن كتاب «Miltary and Politics » «لـ» Amos Perlmuter(٤) أنه «قبل بداية الحرب تلقت الهجناه فى مارس عام ١٩٤٨ – ٣٠ طائرة غير مقاتلة استغلتها فى مهام عديدة منها: نقل القوات والإمدادات إلى المستعمرات البعيدة والقيام بدوريات لحراسة القوافل والاستطلاع والاتصال(٥)». إلا أننى لم أجد فى الترجمة العربية لنفس الكتاب (ترجمة المخابرات العامة) أى أثر لهذه المعلومات. وإذا كان المقصود أنه كان لدى الهجناه (وليس تلقت) فى مارس ٣٠ طائرة غير مقاتلة، فإن الأمر يكون أقرب إلى ماجاء فى المراجع الإسرائيلية، والتى سبقت الإشارة إليها(٦).

وقد أخذ الدكتور عبد الوهاب بكر فى كتابه «الجيش المصرى ، وحرب فلسطين ١٩٤٨ ـ ١٩٥٢ » بالتقدير السابق والوارد فى كتاب «العسكرية الصهيونية» عند تحديده لحجم القوات الجوية الإسرائيلية قبل بدء الحرب المعلنه فى مايو ١٩٤٨(٧).

وعلى ذلك، فإنه يمكن القول إن المصادر الإسرائيلية ـ بعد مناقشتها وتدقيقها ـ تعتبر أقرب

(١) د. إبراهيم شكيب، حرب فلسطين ١٩٤٨ ـ رؤية مصرية (ط١؛ القاهرة: الزهراء للإعلام العربى ، ١٩٨٦) ، ص ١٩٩.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٠٣ – ٢٠٤.

(٣) د. فلاح خالد، الحرب العربية الإسرائيلية ١٩٤٨ ـ ١٩٤٩ وتأسيس إسرائيل (ط ١؛ بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨٢)، ص ١٣١ – ١٣٥.

(٤) Perlmuter, Amos, Military and Politics in Israel (London: Frank Cass and Company, 1969), p. 79.

(٥) عميد أ.ح/ طه المجدوب وآخرون، العسكرية الصهيونية، المجلد الأول، ص ١٦٩.

(٦) الطائرات الإحدى عشرة للسرب الأول والتسع عشرة أوستر التى تم تجميعها من الصفقة البريطانية.

(٧) د. عبد الوهاب بكر محمد، الجيش المصرى وحرب فلسطين ١٩٤٨ – ١٩٥٢ (ط١؛ القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٢)، ص ١٠٩.

المصادر إلى الحقيقة بالنسبة لحجم وتشكيل القوة الجوية الإسرائيلية قبل ١٥ مايو ١٩٤٨.

توفير القوى البشرية:

بالنسبة لبناء القوة البشرية للطيران الإسرائيلى فى مرحلة الحرب غير المعلنة، فقد رأينا أن عدد الطيارين كان يتراوح مابين خمسين وستين طياراً عند تشكيل القوة الجوية «شيروت أفير» فى أكتوبر ١٩٤٧. ولما كان ذلك العدد لا يكفى لتكوين القوة الجوية التى يستعد بها بن جوريون ـ كجزء من القوة العسكرية المطلوبة ـ لفرض الدولة اليهودية، فقد جرت جهود مكثفة، سواء داخل أو خارج فلسطين، خلال النصف الأول من عام ١٩٤٨ لتدريب الطيارين القدامى وإعداد طيارين جدد، فضلا عن تجنيد الطيارين اليهود من الدول الأخرى والتعاقد مع الطيارين المرتزقة ذوى الخبرة الكبيرة من غير اليهود[1].

فافتُتحت فى كلية نشيطى الهستدروت بتل أبيب فى السابع والعشرين من نوفمبر ١٩٤٧ دورة تنشيطية لعشرين طيارا. كما تعلم خمسة عشر شخصا من منظمة إيتسل (الأرجون) فن الطيران فى كلية خاصة بفن الطيران بكلفورنيا بالولايات المتحدة وأُلحقوا بالقوة الجوية الإسرائيلية فور انتهاء تدريبهم فى منتصف ١٩٤٨.

وفى أبريل أُرسل خمسة وعشرون شخصاً للتدريب على الطيران فى كلية خاصة للطيران بإيطاليا[2]. كما وافقت تشيكوسلوفاكيا على تدريب الطيارين اليهود. «وفعلا تدرب اليهود على طائرات من طراز مسرشميت وسبيتفاير، ووصلوا إلى إسرائيل قبل إعلان الدولة. وتخرج من الدورة فى تشيكوسلوفاكيا ٩ شعبان (شبان)»[3].

وكان من المصادر المهمة لملء صفوف القوة الجوية الإسرائيلية بالكوادر الفنية والطيارين

(١) Robinstein and Goldman, op. cit., pp. 50 - 53.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٩٨ . - حدد كاجان عدد الطيارين الذين تم تدريبهم فى الولايات المتحدة الأمريكية بثلاثين طيارا بدلا من ١٥ فى رواية سلوتسكى المشار إليها. Kagan, op. cit., p. 24.

(٣) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٢٣. - أشار بن جوريون إلى أن عدد الدفعة الأولى التى تم تدريبها فى تشيكوسلوفاكيا أحد عشر فردا. ـ بن جوريون، المرجع المشار إليه، ص ٢٨١.

«تجنيد متطوعين من الخارج، وخاصة من الولايات المتحدة وجنوب أفريقيا وكندا وبريطانيا»(١). وقد بُذلت الجهود الرئيسية لتجنيد اليهود من الولايات المتحدة... وتم تجنيد خاص بواسطة «هايمن شامير» لأغراض سلاح الجو التابع للهجناه. وكان هذا التجنيد مترافقا (متوافقا) مع عمليات شراء السلاح التى قامت به المنظمة فى الولايات المتحدة. وقد تمت العملية فى أوساط الطيارين، الذين كانت أغلبيتهم الساحقة من اليهود ممن خدموا فى سلاح الجو خلال سنوات الحرب» (العالمية الثانية) (٢).

وقد ظهر من تحقيق قامت به المخابرات العسكرية الأمريكية فى مايو ١٩٤٨، أن العقيد «أليوت نلز» — أخو «داڤيدنلز» مساعد الرئيس ترومان ومن أكثر الناس نفوذا فى البيت الأبيض - قام ومعه شخص آخر يعمل فى مكتب حفظ سجلات الضباط، بتصوير ستة وستين سجلا من سجلات الضباط الصالحين للترشيح للعمل لصالح الهجناه وأرسلاها إلى فلسطين. واعتُبر هذه السجلات مع ملفات سرية جدا أخرى، الأساس الذى اعتمدت عليه الهجناة فى اختياراتها للضباط الذين تم تجنيدهم أو التعاقد معهم (٣).

وكانت العروض المالية التى قُدمت للطيارين الذين سيذهبون إلى فلسطين أعلى مما كان الطيارون يتقاضونه فى القوات الأمريكية آنذاك حتى يمكن إغراؤهم بالسفر، مع قيام المنظمات الصهيونية بالولايات المتحدة بتذليل أية مصاعب تعوق سفرهم إلى فلسطين حتى لو كانوا لايزالون بالخدمة (٤).

وتمت عمليات تجنيد مماثلة فى جنوب أفريقيا للخدمة فى القوات الجوية، وطبقا لرواية سلوتسكى: «وصل المتطوعون الأوائل فى أبريل ١٩٤٨ وكان عددهم أحد عشر طيارا» (٥).

وقد غطت عمليات تجنيد المرتزقة والمتطوعين كل من كندا وبريطانيا وفرنسا وهولندا، والدول

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٩٨.
(٢) نفس المرجع، ص ٢٤٠.
(٣) غرين، ستيڤن الانحياز، تعريب د. سهيل زكار (ط١؛ دمش: دار حسان للطباعة والنشر، ١٩٨٥)، ص ٧٥ - ٧٦.
(٤) نفس المرجع، ص ٧٨. - انظر أيضا: Robinstein and Goldman, op. cit., pp. 32 - 34.
(٥) سلوتسكى، ص ٢٤٠.

الاسكندنافية ودول أمريكا اللاتينية، وقد تزايد عدد المتطوعين حتى نهاية الحرب فوصل إلى ثمانمائة شخص فى القوة الجوية [١]. وقدر الأخوان كمش عدد الطيارين فيهم بمائة وستة وخمسين طيارا[٢]. وكان باقى هؤلاء المتطوعين والمرتزقة من الملاحين وعمال اللاسلكى والتسليح، والمهندسين. «وكانت خبرة هؤلاء المتطوعين أوسع كثيرا من خبرة زملائهم فى أرض إسرائيل» [٣].

إلا أن ذلك لم يكن كل ماتم حشده لصالح القوة الجوية الإسرائيلية، فطبقا لأقوال سلوتسكى، تم تجنيد وتدريب المرشحين للهجرة العاجلة إلى فلسطين من شرق وغرب أوروبا من الشباب. «وفُرضت حصص تجنيد على كل دول أوروبا» [٤].

«وقد أُنشِئَتْ قاعدتان للهجرة: الأولى فى منطقة مرسيليا جنوب فرنسا، والثانية فى إيطاليا[٥]». «وأَوْلَى الخبراء بين المجندين اهتماما خاصا. كان بينهم ضباط وأفراد ذوو خبرة.. وطيارون وأفراد ذوو خبرة بالخدمات الجوية.. وكان الخبراء يفرزون عن باقى المجندين ويرسلون فى أسرع وقت ممكن إلى أرض إسرائيل» [٦].

وعلى ذلك، يمكن القول إن أطقم الطيران والأطقم الفنية فى القوة الإسرائيلية كانت تتشكل ـ عشية اندلاع الحرب النظامية فى ١٥ مايو ـ من قلة يهودية، قوامها أفراد وحدة البالماخ الجوية القديمة والمسرحون من الحرب العالمية الثانية الذين هاجروا إلى فلسطين قبل ١٥ مايو، وأغلبية من المتطوعين والمرتزقة والمغامرين من مختلف بقاع العالم (يهود ومسحيين وملحدين)، الذين اكتسبوا خبرة واسعة خلال الحرب العالميه الثانية،[٧] بل كان بعضهم من أبطال تلك الحرب[٨].

وقد اختلفت المصادر الإسرائيلية الرسمية فى تحديد عدد أفراد القوة الجوية الإسرائيلية

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٧.

(٣) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٤٠.

(٤) نفس المرجع، ص ٣٣٦.

(٥) نفس المرجع، ص ٣٣٧.

(٦) نفس المرجع، ص ٣٣٩.

(٧) Robinstein and Goldman, op. cit., pp. 50 - 51.

(٨) Ibid., p. 53.

عشية إعلان قيام الدولة فى الرابع عشر من مايو. فطبقا لأقوال المؤرخ الرسمي للهجناه يهودا سلوتسكى، كان يخدم فى القوة الجوية عند إعلان قيام الدولة «نحو ١٠٠٠ شخص، منهم ٥٠ فى الأطقم الجوية، والباقي من أفراد هيئة الأركان والمهندسين، والأطقم الأرضية ورجال خدمات مختلفة» (١). أما بن جوريون، فحددهم بستمائة وخمسة وسبعين فردا(٢).

ويبدو أن كلا التقديرين كان يعنى القوة البشرية الإسرائيلية فى فلسطين فقط، وأغفل المتطوعين والمرتزقة الذين عملوا قبل الحرب المعلنة بعقود خاصة، وكان بعضهم يعمل في خدمة المجهود الحربى لنقل المتطوعين والمجندين والأسلحة إلى فلسطين قبل ١٥ مايو، مثل الأطقم الأمريكية التى أشارت إليها كل من المصادر الغربية والإسرائيلية، فضلاً عن الطيارين اليهود، الذى كانوا يتدربون فى الخارج ولم يصلوا إلى فلسطين قبل ١٥ مايو (٣٠ طيار).

ولما كان سلوتسكى قد أشار إلى أنه كان هناك ٥٠ طيارا فى الأطقم الجوية وحدها عشية بدء الحرب المعلنة، فإنه بإضافة الطيارين والفنيين المرتزقة والمتطوعين الذين وصلوا إلى فلسطين قبل ١٥ مايو(٣) والأطقم التى كانت تعمل على طائرات النقل فى الخارج لتهريب الأفراد والأسلحة إلى فلسطين ـ وكانت لا تقل وحدها آنذاك عن ٥٠ طيارا ـ فإنه يمكن الوصول إلى تقدير أقرب مايكون إلى الحقيقة .

وعلى ذلك، فإن الأرجح أنه كان هناك حوالى ١٢٠ طيارا وأكثر من ألف فرد من المهندسين والفنيين وأطقم الخدمات الأرضية المختلفة تعمل فى خدمة المجهود الجوى الإسرائيلى عشية بدء الحرب المعلنة. ومن هذه القوة كان يمكن تشكيل مالا يقل عن ٩٠ من الأطقم الجوية المستعدة للعمليات، كان أغلبهم ممن خدموا فى الحرب العالمية الثانية، بل إن بعضهم كانوا من أبطالها(٤).

---

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٠١.

(٢) بن جوريون، دافيد، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، إعداد مركز البحوث والمعلومات (القاهرة: مركز البحوث والمعلومات، بدون تاريخ)، ص ١١٥.

(٣) حدد سلوتسكى عدد الطيارين المتطوعين الأجانب بـ ١١ طيار فى أول أبريل ١٩٤٨، ثم تزايد عددهم بمعدل أكثر فى الشهور التالية. ومن ثم، يمكن تقديرهم فى ١٤ مايو بمالايقل عن ٢٠ طيارا.

(٤) Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 53.

تشكيل القوة الجوية وإعداد مسرح العمليات من الوجهة الجوية:

إذا استثنينا قوة النقل الجوى التى كانت تعمل مابين أوروبا وفلسطين فى أعمال تهريب المجندين والأسلحة، فإنه يمكن القول إن القوة الجوية الإسرائيلية عشية قيام الدولة، كانت تتكون من أربعة أسراب كما جاء فى المصادر الإسرائيلية الرسمية [١].

وقد تم تشكيل هذه الأسراب الأربعة على التوالى بعد انفصال الوحدة عن البالماخ وبدء تشكيل القوة الجوية فى أكتوبر ١٩٤٧. فقد تشكل السرب الأول فى نفس الشهر بقيادة «أفيغدور شاحان» وتمركز السرب فى مطار «دوف» شمال تل أبيب ابتداءً من التاسع من ديسمبر[٢]. وكان هذا السرب يعمل فى نطاق المنطقة الوسطى من فلسطين والمنطقة الساحلية.

وتشكل السرب الثانى (سرب النقب) بقيادة «عيزر وايزمان» فى الثانى من فبراير ١٩٤٨. وكانت قاعدته قرب «نير عام»، وكان يعمل فى منطقة النقب [٣].

كما تشكل السرب الثالث «سرب الجليل» فى أبريل ١٩٤٨ بقيادة «بيسح ثولشنكى» وتمركز قرب «يفنيئيل، وكان ذلك السرب يعمل فى منطقة الجليل [٤].

أما السرب الرابع، فقد أُنشىء فى نفس الشهر للقيام بمهام الاستطلاع الجوى بالصور[٥].

وبالإضافة إلى المطارات وأراضى الهبوط التى تمركزت فيها الأسراب السابقة، فقد أشار سلوتسكي إلى أنه «جُهزت مدارج لهبوط وإقلاع الطائرات فى القدس «غفعات رام» وفى «غوش عتسيون»، وبالقرب من مستعمرات كثيرة فى البلد (فلسطين)، وفى الأمكنة التى كان من غير الممكن الهبوط فيها (مثل «يحيعام»، و«كفار داروم» و«البلدة القديمة فى القدس» [٦].

(١) سلوتسكي، المرجع المشار إليه، ص ٣٩٨.

(٢) سلوتسكي، المرجع المشار إليه، ص ٩٣٨ - ٣٩٩. ـ شيف، المرجع المشار إليه ص ١٦.

(٣) سلوتسكي، المرجع المشار إليه ص ٤٠٠. ـ البدري، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٦.

(٤) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٦. ـ سلوتسكى، المرجع المشار إليه ص ٤٠٠.

(٥) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٠٠.

(٦) نفس المرجع، ص ٤٠٠ ـ ٤٠١.

استخدام القوة الجوية فى مرحلة الحرب غير المعلنة:

منذ اندلاع القتال بين المنظمات العسكرية الصهيونية والفصائل الفلسطينية، لعبت القوة الجوية الإسرائيلية الوليدة أولى أدوارها فى الصراع المسلح ضد الفلسطينيين الذين لم يتوفر لهم مثل هذا السلاح، بل إن أفضل أسلحتهم لم يكن يتجاوز بنادق ورشاشات الحرب العالمية الثانية.

فمع الأيام الأولى للحرب غير المعلنة، قام السرب الأول بأولى أعماله القتالية ضد جماعة من العرب قرب «كيبوتس نباطيم» فى السابع عشر من ديسمبر ١٩٤٧[١].

وتعددت استخدامات القوة الجوية تبعاً للاستراتيجية التى أملتها المتطلبات السياسية التى قررتها القيادة الصهيونية العليا فى فلسطين. فقد أدى القرار السياسى بالاحتفاظ بالمستوطنات النائية والمنعزلة ـ رغم إحاطة المناطق العربية بها وسيطرتهم على الطرق الموصلة إليها ـ إلى البحث عن وسائل بديلة لإمداد المستوطنات المحاصرة وإخلاء الجرحى منها، فضلا عن فتح الطرق إليها. «وسرعان ماتبين أن المعاونة لهذه المستوطنات لايمكن إرسالها إلا بطريق الجو» [٢].

ولعل أبرز الأمثلة على استخدام طائرات القوة الجوية فى تحقيق الاتصال بالمستعمرات المحاصرة وإمدادها وإخلاء جرحاها، هو ماقامت به تلك القوة حيال مجموعة مستعمرات «غوش أتزيون» قرب القدس. ففى البداية «كان يتم إلقاء سلاح (خصوصا ذخيرة)، ومواد بناء، وأدوية طبية بالمظلات من طائرات الهجناه» [٣]. وبعد ذلك تم تمهيد مدرج لهبوط وإقلاع الطائرات، «وبدأت الطائرات تحط يومياً، إذا سمحت حالة الطقس بذلك، جالبة ذخائر وأسلحه، ومنقذة المرضى والجرحى» [٤].

ولم تكن مستوطنات النقب أسعد حالا من سابقتها، «فبنهاية شهر مارس وجدت المستوطنات فى منطقة النقب نفسها معزولة بالكامل عن البلاد.

---

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٥.

(٢) Kagan, op. cit., p.3 .

(٣) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٩٩.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

«وقامت القوة الجوية بعمل مايمكنها، إلا أن ماكان يمكن تحقيقه بالطائرات المتيسرة كان قليلا جدا. كما كان سائقو القوافل يتنفسون الصعداء عندما يرون طائرات «الأوستر» تستطلع الطريق أمامهم وتبلِّغ عن الكمائن العربية. ومهما يكن الأمر، فقد عادت كل الإمدادات والمواصلات المنتظمة إلى الخدمة الجوية».(١)

ومع سيطرة العرب على طرق المواصلات الرئيسية وجدت قيادة الهجناه الحل فى تيسير قوافل السيارات المدرعة، ترافقها الطائرات لاستطلاع الطرق أمامها. وقد برز هذا الاستخدام فى تأمين طريق القدس ـ تل أبيب طوال شهر مارس(٢).

٣- مرحلة انحسار السيطرة العربية وفرض التقسيم:

التحول فى الموقف الدولى:

اتسمت الشهور الثلاثة الأولى من عام ١٩٤٨ بسيطرة العرب على الموقف فى فلسطين رغم تسليحهم البسيط، كما ركَّزت القيادة اليهودية جهودها خلال تلك الفترة فى تدعيم قواتها المسلحة وتعبئة اليهود سواء فى داخل فلسطين أو فى مختلف بلدان العالم، لتقديم الدعم المادى وتجنيد القوى البشرية اللازمة لفرض التقسيم وإقامة الدولة الصهيونية.

إلا أن المعارك التى اشتعلت طوال الشهور الأولى من عام ١٩٤٨، وأدَّت إلى إغلاق الطرق المؤدية إلى شمال وجنوب فلسطين، وعزلت القدس عن السهل الساحلى، والخسائر البشرية الكبيرة التى راحت ضحيتها، أقنعت لجنة الأمم المتحدة ـ التى حضرت إلى فلسطين للإشراف على إنشاء دولتى التقسيم ـ بصعوبة تنفيذ ذلك الأمر، وعادت إلى الأمم المتحدة لتعبر عن شكوكها حول إمكانية واستمرار بقاء الدولة اليهودية التى ستقام فى فلسطين (٣).

وأشارت تلك اللجنة إلى أنها «ترى من واجبها أن تخطر الجمعية العامة بأن النزاع المسلح الذى تضطلع به العناصر العربية، فلسطينية وغير فلسطينية، وعدم تعاون دولة الانتداب

---

(١) Kagan, op. cit., p. 54.

(٢) Ibid., pp. 54- 65.

(٣) آلون، درع داود، ص ٢٢٦.

وتدهور الأمن في فلسطين، وعدم تزويد مجلس الأمن للجنة بالمساعدات المسلحة اللازمة ــ كل ذلك جعل من المستحيل (عليها) أن تنفذ قرار مجلس الأمن» [1].

وعلى ذلك، بدأت الولايات المتحدة في التراجع عن مشروع التقسيم، خوفاً من أن يؤدي فرض المشروع بالقوة المسلحة إلى تغلغل النفوذ السوفيتي في منطقة حساسة من مناطق النفوذ الغربي من ناحية، وحتى لاتضطر إلى الدخول في مواجهة عسكرية ضد القوات العربية دفاعاً عن الدولة اليهودية من ناحية أخرى[2]. الأمر الذي كان سيؤدي إلى إيقاع الضرر بالمصالح الأمريكية. وهي التي كانت تسعى منذ نهاية الحرب إلى التغلغل في المنطقة وزيادة استثماراتها البترولية فيها على حساب حليفتها بريطانيا.

وفي التاسع عشر من مارس ١٩٤٨، أعلن رئيس الوفد الأمريكي في مجلس الأمن أن قرار الجمعية العامة بتأييد تقسيم فلسطين لم يشكل أمرا تتقيد به الأمم المتحدة أو أي عضو فيها. وأن موضوع التقسيم نفسه قد جرت عليه الموافقة على أساس الافتراض بأن جميع أقسام المشروع ستنفذ معاً. وبما أنه تعذر ذلك، فإن واجب الأمم المتحدة إعادة السلام والنظام إلى نصابهما. ومن ثم، فإن حكومته تقترح إقامة وصاية مؤقتة على فلسطين، قد تساعد الفريقين المتحاربين في التوصل إلى اتفاق[3].

وفي أول أبريل ١٩٤٨ قدم المندوب الأمريكي مقترحات محددة إلى مجلس الأمن، تدعو إلى وضع فلسطين تحت الوصاية ريثما يصل العرب واليهود إلى اتفاق على شكل الحكومة، وإشراف الأمم المتحدة على إدارة البلاد بواسطة حاكم عام تعينه، على أن يعاونه مجلس استشاري منتخب وقوة بوليسية مختلطة. وتكون الوحدات الإدارية مستقلة استقلالا ذاتيا، ويسمح بهجرة خمسة آلاف يهودي في الشهر. كما اشتملت المقترحات الأمريكية مشروع قرار للهدنة، يتضمن وقف جميع الأعمال العسكرية وأعمال العنف والتخريب، والامتناع عن إحضار السلاح وإدخال الجماعات المسلحة، والقيام بأي نشاط سياسي حتى تعيد الجمعية العامة نظرها في القضية، وتعيين قناصل الولايات المتحدة وبلجيكا وفرنسا في القدس كلجنة مشرفة

(١) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٢١.

(٢) نفس المرجع، ص ١٢١ – ١٢٤.

(٣) خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٧٩ ـ ١٨٠.

على الهدنة. وقد وافق مجلس الأمن على الاقتراح الأمريكى، وعهد إلى القناصل الثلاثة باتخاذ التدابير اللازمة لتنفيذ وقف القتال(١).

ولما كان مشروع الوصاية الجديد يتعارض مع المخطط الصهيونى فى فلسطين، فقد رفضته القيادة اليهودية، واشترطت لقبول الهدنة ألا تحول دون قيام دولتهم(٢). وفى انتظار اجتماع الجمعية العامة للأمم المتحدة لبحث مقترحات الوصاية التى وافق عليها مجلس الأمن، قررت القيادة اليهودية فرض سياسة الأمر الواقع وتنفيذ التقسيم بالقوة، بموافقة الأمم المتحدة، أو بدون موافقتها.

التحول الإسرائيلى إلى الهجوم :

بينما كانت المشاورات تجرى بين لندن وواشنطن وفى أورقة الأمم المتحدة لعقد الجمعية العامة من أجل مناقشة مشروع الوصاية وكيفية تنفيذه، استغلت القيادة اليهودية تحسن موقف التسليح لقواتها(٣)، وتزايد حرية هذه القوة على العمل، بعد اتساع مناطق انسحاب القوات البريطانية، فتحولت إلى الهجوم العام تنفيذاً للخطة «د D» التى سبق إعدادها بواسطة قيادة الهجناه وتصدق عليها فى العاشر من مارس ١٩٤٨(٤).

وقد كانت القيادة اليهودية تهدف بتنفيذ الخطة «د» إلى «تحقيق استمرار (اتصال) الأراضى داخل المناطق اليهودية وبين بعضها البعض، ومد السيطرة اليهودية على المناطق التى كانت تسيطر عليها من قبل القوات العربية. ودعم ترتيبات الدفاع استعدادا للغزو الذي هددت به الجيوش النظامية العربية عبر الحدود» (٥).

وطبقاً لرواية سلوتسكى، كانت مهمة القوات اليهودية تبعا لهذه الخطة هى: «أن تدافع عن نفسها ضد هجوم عربى فى إطار الدفاع المحدد الثابت، وأن تشن هجمات على قواعد العدو وطرق إمداداته فى عمق أراضيه علي حدود البلد وفى الدول المجاورة، وأن تحمى شرايين

(١) نفس المرجع، ص ١٨٢ ـ ١٨٣.

(٢) نفس المرجع، ص ١٨٥.

(٣) Safran, Nadav, From War to War (New York: Pegasus, 1969), p.28.

(٤) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٤٦. Idem

(٥) ألون، إيجال، بناء الجيش الإسرائيلى، تعريب هيئة الإستعلامات، المرجع المشار إليه، ص ٣٦.

المواصلات الحيوية. وكلفت باحتلال قواعد أمامية فى أرض العدو، وتقليص قدرته بواسطة الاحتلال والسيطرة على مراكز معينة فى المناطق الريفية وفى المدن داخل حدود الدولة» (١).

وكانت هذه الخطة تعنى ببساطة، ليس السيطرة فقط على النطاق الذى حددته الأمم المتحدة للدولة اليهودية فى قرار التقسيم، بل أيضاً تحسين وتعديل أوضاع المناطق اليهودية فى النطاق الذى حددته الأمم المتحدة للدولة العربية، وضم تلك المناطق إلى الدولة اليهودية بالقوة، وتفريغ القرى العربية التى يتعارض موقعها مع المخطط الصهيونى من سكانها بالقوة.

تسليح الطائرات ونقل الأسلحة:

وقد ألقى ذلك الانعطاف فى سير الحرب عبئاً جديداً على القوة الجوية الإسرائيلية. فقد كان عليها بالإضافة إلى مهامها السابقة أن تقوم بالمشاركة فى نقل الأسلحة والعتاد من الخارج، بالإضافة إلى معاونة العمليات الهجومية والأعمال القتالية فى الداخل.

وقد وقع نقل الأسلحة العاجلة على عاتق طائرات «الكوماندو» و«الكونستليشن» «وسكاى ماستر» التى تم شراؤها من الولايات المتحدة وكان يتولى قيادتها أطقم طيران أمريكية. وحتى يمكن أن تتحرك هذه الطائرات بصورة قانونية مابين الولايات المتحدة وأوروبا وفلسطين، أخذت هذه الطائرات غطاء شركات أمريكية وبنمية وهمية (٢).

وقد سمح جلاء القوات البريطانية مبكراً عن جزء كبير من السهل الساحلى لفلسطين وبعض المطارات فى تلك المنطقة، باستخدام هذه المطارات فى هبوط طائرات النقل العاملة بين القاعدة الإسرائيلية فى تشيكوسلوفاكيا ـ حيث يتم تجميع وشحن الأسلحة ـ والقطاع الذى تسيطر عليه القوات الصهيونية فى السهل الساحلى(٣). وقد سمحت عمليات النقل الجوى للأسلحة المهربة بشن سلسلة من العمليات الهجومية الناجحة فى ربيع عام ١٩٤٨، تنفيذا للخطة «د» التى سبقت الإشارة إليها.

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٤٦ ـ ٣٤٧.

(٢) Kagan, op. cit., pp.26. - 27.- Rubinstein and Goldman, op. cit., pp. 25 - 26 .

غرين، المرجع المشار إليه، ص ٤١٥ – ٤١٦.

(٣) نفس المرجع، ص ٤١٢ – ٤١٨. Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 26.-

وخلافا لسياسة البيت الأبيض المنحازة للحركة الصهيونية، كانت المخابرات المركزية الأمريكية تتابع نشاط تهريب الأسلحة إلى المنظمات الصهيونية فى فلسطين وتحذر منه، خاصة مع تورط العديد من الشخصيات الأمريكية فيه. ففى الثانى عشر من أبريل أرسل الأدميرال هيلنكوتر ـ مدير المخابرات المركزية ـ مذكرة بهذا الشأن إلى كل من رئيس الولايات المتحدة ووزيرى الخارجية والدفاع بعنوان «عمليات نقل جوية تآمريه فى أوروبا». وحذر هيلنكوتر فى مذكرته من عمليات نقل الأسلحة بشكل تآمرى إلى المنظمات الصهيونية فى فلسطين وقال: «إن مثل هذه الرحلات الجوية تزيد من حدة التوتر السياسى فى المنطقة» (١). إلا أن تحذير مدير المخابرات المركزية لم يجد صدىً ملائماً لدى الرئيس ترومان، الذى كان واقعاً تحت تأثير دافيد نلز مساعد الرئيس والمتحدث بلسان المنظمات الصهيونية فى البيت الأبيض.

ومن ثم، استمر تدفق الأسلحة إلى المنظمات العسكرية الصهيونية فى فلسطين لتتصاعد حدة الصراع وتنتقل إلى مستوى العمليات الهجومية من جانب تلك المنظمات، تنفيذا للخطة «د». وكان على القوة الجوية الإسرائيلية آنذاك ـ بالإضافة إلى مهام نقل الأسلحة من الخارج ـ أن تقوم بدعم العمليات الهجومية فى ربيع ١٩٤٨. ولم تكن المعاونة المطلوبة من القوة الجوية فى ذلك الوقت قاصرة علي أعمال الإمداد ونقل الأسلحة إلى المناطق المحاصرة واستطلاع الطرق ـ شأنها فى الشهور الأولى لعام ١٩٤٨ ـ إنما تعدى ذلك الأمر إلى الحاجة إلى المعاونة الجوية النيرانية لتسهيل أعمال القوات القائمة بالهجوم.

ولما كانت الطائرات المتوفرة آنذاك للقوة الجوية الإسرائيلية فى فلسطين، تتشكل فى مجموعها من طائرات النقل الخفيفة والمتوسطة وطائرات المواصلات والاستطلاع، وجميعها غير مسلحة أو معدة لمهام المعاونة الجوية النيرانية، فقد تقرر إجراء بعض التعديلات عليها لتسليحها، حتى تتلائم مع المهام الجديدة المطلوبة منها خلال المعركة.

وطبقا لرواية كاجان، فإنه «قليلاً، وباستخدام الحيلة والبراعة نجحنا فى بناء تسليح طائراتنا. وجمعنا تشكيلة من المعدات التى وائمناها مع الجسم والأجنحة لحمل وقذف القنابل،

(١) غرين، نفس المرجع ص ٨٥ – ٨٦. ـ لمزيد من التفاصيل انظر نص التقرير بكتاب الانحياز المشار إليه ص ٤١٢ – ٤١٨.

وبقليل من التعديلات، كان يمكن تحويل طائرة نقل صغيرة أو متعة، لتكون قادرة على حمل ست قنابل زنة مائه وخمسة وعشرين رطلا ، أربعة تحت الجسم واثنتين تحت الأجنحة »[1] .

وقد عاونت القوة الجوية بنجاح قوات المنظمات الإسرائيلية فى ذلك المنعطف الجديد للحرب، أثناء القتال من أجل خطوط المواصلات فى ربيع ١٩٤٨، والتى كان أبرزها عملية «نخشون»، لفتح طريق القدس، وعمليتى «يفتاح وبن عامى» لفتح طريق الجليل[2]. كما ساهمت فى أعمال القتال لفك الحصار عن المستعمرات المحاصرة [3].

قرار قيام الدولة اليهودية والتحول إلى الحرب المعلنة:

فى تلك الأثناء كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة قد عقدت دورتها الخاصة فى السادس عشر من أبريل، لمناقشة المقترحات الأمريكية. وأحيل مشروع الوصاية الأمريكى إلى لجنة فرعية (اللجنة رقم ٩) لدراسته. فأجرت عليه اللجنة بعض التعديلات وأقرته، كما وافقت على تدعيم جهود مجلس الأمن من أجل التوصل إلى هدنة فى فلسطين. وكلفت وسيط الأمم المتحدة ـ الذى سيختاره الأعضاء الدائمون ـ بالتوصل إلى تسوية سلمية [4].

وعندما عُرض قرار اللجنة رقم (٩) على اللجنة السياسية وافقت عليه إلا أنها قررت أن يتلقى الوسيط الدولى وتوجيهاته ليس فقط من مجلس الأمن، وإنما من الجمعية العامة أيضا[5].

وظل مشروع الوصاية يتعثر فى الأمم المتحدة حتى شارف الانتداب على نهايته. إلا أنه مع تصاعد حدة القتال فى شهر أبريل ـ نتيجة لهجمات القوات الصهيونية التى كانت قائمة بتنفيذ الخطة «د» ـ أقر مجلس الأمن فى الثالث والعشرين من نفس الشهر قيام لجنة الهدنة المكونة من القناصل الثلاثة ـ السابق الإشارة إليهم ـ بمراقبة تنفيذ الهدنة التى أقرتها المنظمة الدولية[6].

وبينما تلك الأحداث تجرى على مسرح الأمم المتحدة، كانت القيادة الصهيونية مستمرة فى

(١) kagan, op. cit., p. 55.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٦٠ ـ ٤٨٠.

(٣) نفس المرجع، ص ٣٢٠ – ٣٢١، ٤٨٠ . – آلون، درع داود، ص ٢٣٦.

(٤) خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٨٦.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

(٦) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٣٢.

تنفيذ مخططها دون وضع قرارات الأمم المتحدة فى اعتبارها. فما بين السابع والثانى عشر من أبريل اجتمعت اللجنة التنفيذية الصهيونية فى تل أبيب لاتخاذ القرارات المتعلقة بإقامة سلطة مركزية لإدارة الدولة اليهودية ووراثة حكومة الانتداب البريطاني فى فلسطين (١).

وفى هذه الاجتماعات تقرر تشكيل مجلس للشعب من سبعة وثلاثين عضواً يمثلون كافة الأحزاب اليهودية فى فلسطين، كما تم انتخاب ثلاثة عشر فرداً من ذلك المجلس (أطلق عليهم مؤقتا اسم المديرين) لتشكيل هيئة مصغرة لإدارة شئون الدولة، سُمِّيت بالهيئة التنفيذية لمجلس الشعب. وفى العشرين من أبريل، تم انتخاب «بن جوريون» رئيساً للهيئة التنفيذية ومديراً للدفاع. وقبل عشرين يوما من إعلان قيام الدولة اليهودية، قررت الهيئة التنفيذية تسمية تلك الدولة موقتاً باسم «إسرائيل». وبذل المديرون جهدهم لإقامة دوائر حكومية بدلا من الدوائر البريطانية التى تفتت (٢).

وفى الثاني عشر من مايو ١٩٤٨، اجتمعت الهيئة التنفيذية لتحديد موقفها من الهدنة، بعد أن تزايدت عليها الضغوط الدولية. فعلى الجانب العربى كانت اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية قد حددت موقفها من الهدنة منذ منتصف أبريل. وعلقت موافقتها على الهدنة، بإيقاف الهجرة اليهودية ومغادرة اليهود غير الفلسطينيين البلاد، فى مقابل وقف التسلل العربى، ومبارحة الفدائيين لفلسطين مع نزع سلاح الجانبين (الفلسطيني واليهودى)(٣). كما كانت «جولدا مائير» قد عادت من لقاء الملك عبد الله فى الليلة السابقة مؤكدة دخول جيش الأردن إلى فلسطين، على غير وعد الملك عبد الله خلال الاتصالات اليهودية السابقة معه فى شهرى يناير وفبراير من نفس العام (٤).

ومن ناحية الولايات المتحدة، كان «موسى شرتوك» قد عاد منها، يحمل تحذيرا من «جورج مارشال» وزير الخارجية الأمريكية، بصدد تأجيل قرار تنفيذ الدولة اليهودية، وعقد هدنة مدتها

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٥.

(٢) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٥ – ٢٠٦.

(٣) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه ص ١٤١. خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٨٤.

(٤) Meir, Golda, My Life (London: Weidenfeld and Nicolson, 1975), pp. 176 - 179.

ثلاثة أشهر. وقيل لشرتوك بوضوح، إنه «إذا سار اليهود فى طريقهم، فيجب ألا يطلبوا مساعدة الولايات المتحدة، فى حالة حدوث غزو» (١).

ولم يكن القرار سهلا على القيادة الصهيونية. فرفض الهدنة، كان يعني تمرداً علي قرارات المنظمة الدولية التى أقرت قيام الدولة اليهودية، قبل أن تكتمل شرعيتها الدولية باعتراف المجتمع الدولى بها، كما كان يعني احتمالا لتخلى الولايات المتحدة عنها عند اشتعال الحرب المنتظرة بينها وبين الدول العربية.

ومن المفيد هنا أن نري كيف اتخذت القيادة الصهيونية قرار قيام الدولة اليهودية والتحول إلى الحرب المعلنة فى ذلك الاجتماع رغم كل الظروف الدولية المحيطة بها. فطبقاً لرواية «سلوتسكى»، طلب المجتمعون الاستماع إلى رأى الهجناه عن الوضع العسكرى واحتمال غزو الجيوش العربية بعد إعلان قيام الدولة ودُعى إلى الجلسة كل من «إسرائيل جاليلى»، الذى كان بمثابة قائد الهجناه، و«إيجال سكونيك» (يادين) المسئول عن العمليات (٢).

وبالنسبة للغزو العربى المنتظر، قال يادين أن الهجناه متأهبة على أساس افتراض أن الغزو مؤكداً، وبالتالى ركزت كل قواتها وأسلحتها في الأماكن المحتملة كميدان للاشتباك فى المعركةالأولى. وذكر أن هناك خططاً لعمليات هجومية على الحدود وماوراءها حين حدوث الغزو. ولخص يادين رأيه فى أن الدول العربية تتمتع بتفوق مطلق فى السلاح والمدرعات والطيران(٣)، إلا أنه بقدرة المقاتلين ومعنوياتهم والتخطيط والتكتيك الجيدين، فإنه يمكن التغلب علي القوة العربية، خاصة وقد كان يرى أن العرب لن ينجحوا فى تركيز قوتهم فى جبهة واحدة. ومن ثم، فإن الفرص العسكرية متعادلة فى الجانبين. إلا أنه ـ من وجهة النظر العسكرية ـ نصح بتوخى الحذر، نظراً لانخفاض معنويات قسم كبير من الرجال. ويحتمل انخفاضها أكثر فى كل مكان تضطر فيه الهجناه للعمل ضد المدرعات والمدفعية التي تفتقر لها حتى ذلك الوقت (٤).

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٧.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) قامت وزارة الدفاع الأمريكية فى أوائل شهر مايو ١٩٤٨ بإجراء دراسة لتقدير الموقف على ضوء الأوضاع فى فلسطين، وجاء فى ذلك التقدير أن القوات اليهودية كانت متفوقة على جميع القوات العربية بالرجال والسلاح والعتاد والتدريب. ـ غرين، المرجع المشار إليه، ص ١٠٢.

(٤) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٨.

أما إسرائيل جاليلى فقد تلخص رأيه، فى أن نتيجة التصدى لجيوش الدول العربية مرهونة بالتغلب على المدى المتفوق لنيران العرب (المدفعية والطيران)، فضلا عن مدرعاتهم.ولذا، فإنه لابد من بذل جهد كبير لجلب الطائرات (المقاتلات والقاذفات) والمدافع التي تم شراؤها من الخارج. الأمر الذى سيؤدى إلى تحسن موقف السلاح خلال سبعة إلى عشرة أيام[1].

وسأل المجتمعون ممثلي الهجناه، عما إذا كانت منظمتهم معنية من الناحية العسكرية بهدنة مدتها ثلاثة أشهر. وكان جوابهما أنه من الناحية العسكرية، ستكون للهدنة ميزة كبرى، فيما إذا استُغل الوقت لجلب السلاح من الخارج وتدريب المقاتلين وماشابه، «ولكن لايمكن للهدنة أن تكون منفصلة ومقطوعه الجذور عن ظروف سياسية محيطة، يمكن أن تُفشل كل ماأنجزناه سابقاً، حتى من الناحية العسكرية» [2].

وأشار بن جوريون إلى موقف التسليح، قائلاً: «لدينا كنوز من السلاح، ليس فى البلد. ولو كان جميع السلاح الذي فى حيازتنا فى مكان ماهنا، لاستطعنا أن نصمد بقلب مطمئن (أيضا ليس دون خسائر) ولدخلنا هذه المعركة بسهولة أكبر، حتى لو عملت مصر والعراق ضدنا»[3].

وفى نهاية الاجتماع تم الاقتراع المتعلق بالهدنة. وأسفر تصويت الهيئة التنفيذية على رفض الهدنة بأغلبية ستة أصوات ضد أربعة [4]. ومن ثم، تقرر تلقائيا إعلان قيام الدولة اليهودية مع نهاية فترة الانتداب البريطانى باسم «إسرائيل» [5].

وفى الوقت الذى كانت تجرى فيه الإجراءات السابقة فى فلسطين، كانت المنظمات الصهيونية تمارس ضغطها على الرئيس ترومان للاعتراف بالدوله اليهودية فور إعلانها. وقبل أيام من ذلك الإعلان، صرح حاييم وايزمان قائلا: «لقد تمكنت من توطيد علاقاتنا بأصدقائنا فى واشنطن. وتأكدت أنه سيتم الاعتراف بالدولة اليهودية فى اللحظة التى يُعلَن فيها عن إنشائها...»[6].

---

(١) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٨.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٠٨ – ٢٠٩.

(٣) نفس المرجع، ص ٢٠٩.

(٤) كان اثنان من الهيئة التنفيذية محاصرين فى القدس والثالث فى الولايات المتحدة، وعلى ذلك حضر الجلسة المصيرية عشرة فقط من الهيئة التنفيذية.

(٥) سلوتسكى، المرجع المشار إليه ص ٢١٠.

(٦) ليلينتال، ألفرد، ثمن إسرائيل، تعريب حبيب نحولى، وياسر هوارى (ط ٤؛ بيروت: دار الآفاق الجديدة، ١٩٨١)، ص ٧٢.

وبانتهاء الانتداب البريطاني فى فلسطين أعلن «بن جوريون» فى الساعة الرابعة من مساء الرابع عشر من مايو قيام دولة إسرائيل. وقبل أن ينبلج فجر الخامس عشر من مايو أعلنت الولايات المتحدة اعترافها بالدولة الجديدة.

وفى نفس الليلة تدفقت سفن المهاجرين والأسلحة التى كانت راسيةً فى موانى الدول المختلفة وخارج المياه الفلسطينية تحمل المجندين والأسلحة تمهيدا للمرحلة الثانية من الحرب.

وبذا انتهت المرحلة الأولى من الحرب وقد كسبها الإسرائيليون، وطوروا قواتهم المسلحة ووضعوا أساس قوتهم الجوية وإعدادها للصراع المنتظر. فقد كان تقدير القيادة اليهودية منذ اللحظة الأولى مبنياً على أساس تدخل الدول العربية، حتى قبل أن تقرر تلك الدول نفسها ذلك التدخل. وكانت القوة الجوية المصرية هي أكثر القوى الجوية العربية خطرا فى نظر القيادة اليهودية، التى أعدت عدتها لمواجهتها. فبعد أسبوع واحد من اندلاع المرحلة الثانية من الحرب بدأت تظهر فى سماء فلسطين أولى المقاتلات الإسرائيلية من طراز «مسرشميث Messersch-mitt» (Avia S 19).

فما الذى أعدته الحكومة المصرية لتلك المواجهة؟ وكيف انعكست سياستها على إعداد القوة الجوية المصرية للحرب التي تنتظرها، والتى أعد لها العدو كل أسباب النصر؟

ثالثا: أثر السياسة المصرية بعد قرار التقسيم على إعداد القوة الجوية المصرية:

١- مرحلة المد العربى فى فلسطين (ديسمبر ١٩٤٧ - مارس ١٩٤٨):

موقف الحكومة المصرية فى أعقاب قرار التقسيم:

ترك قرار التقسيم أسوأ الأثر فى كافة البلدان العربية، سواء على المستوى الشعبى أو الرسمى. فعلى المستوي الشعبى المصرى عارضته كافة الطوائف والتيارات السياسية، واجتاحت المدن المصرية المظاهرات التى تطالب بفتح باب التطوع والتزود بالسلاح لإنقاذ فلسطين، وقطع العلاقات الدبلوماسية والاقتصادية مع الدول التي أيدت مشروع التقسيم، والانسحاب من الأمم المتحدة وتوحيد سياسة الدول العربية .

بمعركة فلسطين ضد الصهيونية، واستُفِزّت فيه المشاعر الوطنية والدينية، والشعور العربي النامي . كما حركت فيه الاحساس الواعي بالخطر مما يحدث في البلد المتاخم، وكافة العواطف إزاء شعب يُطرد بالسلاح من أرضه . ووجد المصريون في رفض التقسيم والدعوة للكفاح المسلح ضد نشوء الدولة الصهيونية مجابهة للاستعمار العالمي، وعلى رأسه الولايات المتحدة، ودافعا للحركة العربية ضده» (١) .

ورغم هذا الغليان على المستوى العربى سواء فى مصر أو باقى الدول العربية إلا أن ردود - الفعل العربية الرسمية آنذاك لم تكن على مستوى الأحداث . فبينما قررت قيادات المنظمات الصهيونية في داخل فلسطين وخارجها حشد كافة الطاقات اليهودية السياسية والاقتصادية والعسكرية في أنحاء العالم لإقامة دولتهم في فلسطين، وبدأت حملاتها لجمع الأموال والتعبئة السياسية والعسكرية في كافة أنحاء العالم حتى قبل قرار التقسيم، فإننا نجد الفُرقة والأطماع وتغليب المصالح الشخصية هي السمات التي غلبت على سياسة الزعماء العرب فى ذلك الوقت .

ففي اجتماع القاهرة الذي عقده مجلس جامعة الدول العربية، فيما بين الثانى عشر والثامن عشر من ديسمبر، وحضره أغلب رؤساء الحكومة العربية المستقلة السبع (مصر - سوريا - لبنان - العراق - شرق الأردن - السعودية - اليمن) لبحث القضية الفلسطينية علي ضوء قرار التقسيم، كان الخلاف واضحا بين المجتمعين. فقد كان لكل من الحاضرين أهدافه ومطامعه.

فبينما أصر العراق على ضرورة التدخل بالمتطوعين وتسليح الفلسطينيين وحشد الجيوش العربية حول فلسطين، فإن المملكة العربية السعودية عارضت فكرة اقحام الجيوش العربية فى المشكلة خوفا من أطماع الملك عبد الله فى فلسطين. كما عارض أمين الحسينى - رئيس الهيئة العربية العليا - زج الجيوش العربية، اكتفاء بالمجاهدين والمتطوعين، على حين أصر الملك عبد الله علي استخدام الجيوش النظامية. أما الموقف المصرى فى ذلك المؤتمر فكان يتلخص فى معارضة الزج بالجيوش العربية والتحمس لإرسال المتطوعين إلى فلسطين (٢).

وكان المنطلق المصرى لهذه السياسة، هو عدم الزج بالجيش المصرى فى حرب بينما

(١) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٢٦٣.

(٢) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٤ - ٣٥.

القوات البريطانية تقف خلف ظهره فى منطقة القناة من ناحية [1]، وعدم إعطاء الفرصة لكل من العراق والأردن لتنفيذ مشاريعهما المتعلقة بالهلال الخصيب أو سوريا الكبرى علي حساب كل من سوريا وفلسطين من ناحية أخرى [2].

وهكذا أدت الشكوك المتبادلة بين المؤتمرين إلى الحلول الوسطى، إرضاء لكافة الأطراف. ومن ثم، كان كل ماأسفرت عنه الاجتماعات بعض النتائج الهزيلة، تبلورت فى بيان يستنكر فيه مجلس الجامعة قرار التقسيم وضرورة العمل الحثيث لإحباط المشروع.

أما كيف ستتم هذه المقاومة؟ فقد وجد المجلس الإجابة علي ذلك فى مقررات مؤتمر «عالية»، والتى تقضى بتقديم عشرة آلاف بندقية وذخائرها، مع إرسال ثلاثة آلاف متطوع، فضلا عن تخصيص مبلغ لايقل عن مليون جنيه يوضع تحت تصرف القيادة العربية التى تقرر تشكيلها لتولى تدريب العرب وقيادتهم فى الصراع المنتظر. إلا أن مجلس الجامعة قرر فى اجتماع القاهرة ـ المشار إليه ـ اعتماد مليون جنيه إضافية للإنفاق علي حركة التعبئة والتطوع العربية [3].

ومن ذلك، نرى أن موقف الحكومة المصرية حتي نهاية ذلك المؤتمر كان استمراراً لمواقفها السابقة فى معارضة التدخل بالجيوش العربية اكتفاءً بالدعم السياسى والمادى، مع قصر الدعم العسكرى علي المتطوعين والإمداد بالأسلحة التى قررها المجلس، وهو ماكان يتمشى مع وجهة النظر الفلسطينية آنذاك.

وبهذا تراجع التدخل بالجيوش العربية مؤقتا، على مضض من الحكام العرب المطالبين به. أما الحكام الآخرون، فرغم أنهم رأوا فيه حلا غير مستحب إلا أنه يبدو أنهم اعتبروه حلا أخيراً إذا فَشلِت الحلول الأخرى التى وُفِق عليها.

ففى الخامس عشر من يناير ١٩٤٨، نشرت جريدة الأساس المصرية ـ لسان حال الحزب الحاكم تصريحاً لأسعد داغر (من مكتب الصحافة بجامعة الدول العربية) جاء فيه: «إن الدول

(١) د. محمد حسين هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٢، المرجع المشار إليه، ص ٤١.

(٢) كانت كل من مصر والسعودية وسوريا ومفتى فلسطين يتصدون آنذاك لمشروعات الملك عبد الله بخصوص سوريا الكبرى، وأحلام الهاشميين فى العراق بخصوص مشروع الهلال الخصيب. ـ أحمد عبد الرحيم المرجع المشار إليه، ص ١١١، ١١٢.

(٣) خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٤٤. - البدري، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٥.

الحاكم تصريحاً لأسعد داغر (من مكتب الصحافة بجامعة الدول العربية) جاء فيه: «إن الدول العربية أعلنت على لسان مجلس الجامعة، أن قواتها ستدخل فلسطين عقب جلاء القوات البريطانية، وأن الاحتلال سيشمل فلسطين كلها» (١).

تأمين الحدود المصرية:

علي ضوء قرارات مؤتمر عالية (٧ - ١٠ أكتوبر ١٩٤٧)، التى تقضي باتخاذ إجراءات تأمين على الحدود الفلسطينية، أصدر اللواء أحمد عطية ـ وزير الدفاع الوطنى آنذاك ـ أوامره إلى رئيس هيئة أركان حرب الجيش يوم ١٤ أكتوبر بإرسال القوات الجاهزة التنظيم من الجيش إلى العريش. وقد تحركت هذه القوات إليها فيما بين ١٨ و ٢٦ أكتوبر ١٩٤٧، حيث وُضعت تحت قيادة الأميرالاى أحمد على المواوى(٢).

ولما كان الوزير لم يحدد مهمة هذه القوات، فقد استفسرت منه رئاسة هيئة أركان حرب الجيش عن تلك المهمة، وجاء الرد فى العاشر من نوفمبر ١٩٤٧ بأنه، «التدريب ووضع الخطط اللازمة لحماية الحدود الشرقية ضد أى اعتداء مسلح» (٣).

ومع بدء الحرب غير المعلنة بين المنظمات العربية والصهيونية فى فلسطين خلال شهر ديسمبر، تزايد نشاط الاستطلاع الجوى المعادى فوق قوات العريش. وقد شجع الطائرات المعادية على ذلك، افتقار تلك القوات إلى وسائل الدفاع الجوى المناسبة، مما دعا وزير الدفاع إلى أصدار تعليمات بحظر الطيران فى منطقة قطرها ٢٥ ميلا ومركزها مطار العريش، اعتبارا من الساعة السادسة من صباح يوم ٢٨ ديسمبر، مع تعزيز قوة الدفاع المضادة للطائرات بمنطقة العريش، بالإضافة إلى احتلال المطار بقوة من الطائرات قُدِّرت بثلاث طائرات سبيتفير لفرض ذلك الحظر. وقد تحركت المقاتلات الثلاثة فعلا إلى مطار العريش صباح يوم

(١) حسنين كروم، عروبة مصر قبل عبد الناصر، ج١ (القاهرة: العربى للنشر والتوزيع، ١٩٨١)، ص ١٣٣.

(٢) أوراق اللواء المواوى الشخصية، مسودة تقرير هيئة العمليات المشتركة عن العمليات الحربية بفلسطين فى المدة من ١٤ مايو إلى ١٨ يوليو ١٩٤٨، ص ٣. ـ قدرت تلك القوة آنذاك بكتيبة مدعمة. ـ انظر شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٥٣.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٢، ملف ١ - ٢٥ / س . ج ، خطاب سكرتير وزير الدفاع لشئون الطيران، إلى مدير السلاح الجوى، رقم ١ - ٢٥ / س.ج / ١٧٥، ديسمبر ١٩٤٧، مسلسل ٨. - نفس المرجع، أمر تحركات رقم ٢، ٢٧ ديسمبر ١٩٤٧، مسلسل ١٤.

مختلفاً بالنسبة للعناصر الأخرى للدفاع المضاد للطائرات. فقد عقد اجتماع فى رئاسة هيئة أركان الحرب للنظر فى تعليمات الوزير بخصوص تدعيم الوحدات المضادة للطائرات بمعسكر العريش. وقد وجد المؤتمرون (مدير المدفعية ـ رئيس هيئة العمليات وضباطهما) أن الستة مدافع الخفيفة الموجودة فى المنطقة كافية لتأمين المعسكر والبلدة ضد الطيران المنخفض إذا أضيفت لها ستة بواعث أنوار كاشفة للعمل الليلى. والاكتفاء بإرسال تروب (٤ مدافع) عيار ٣,٧ بوصة للوقاية ضد الطيران العالى. ونظراً لأنه لم يكن يوجد آنذاك سوي جهاز رادار واحد صالح للاستخدام ويستعمل للتدريب بمدرسة المدفعية، وهو فى نفس الوقت الوسيلة الوحيدة للإنذار الجوى بمدينة القاهرة، فقد قرر المؤتمرون الاكتفاء بإرسال ستة بواعث أنوار كاشفة، والأربعة مدافع ٣,٧ بوصة إلى العريش(١).

ويكشف تقرير قائد الأسراب محمد صلاح الدين مدير المخابرات الجوية عن أوجه القصور فى الدفاع عن العريش آنذاك (الأسبوع الأول من يناير ١٩٤٨)، والتى تتلخص فيما يلى(٢).

(١) ضعف الدفاع الأرضى عن المطار.

(٢) عدم وجود نظام مراقبة جوية (نقط مراقبة بالنظر) بشكل يسمح للمقاتلات بالإقلاع فى الوقت الملائم للتصدى للطائرات التى تخترق منطقة حظر الطيران فوق العريش.

(٣) عدم وجود غرفة عمليات لتنسيق أعمال المقاتلات والمدفعية.

(٤) قصور المواصلات (لايوجد سوي خط تليفونى واحد بين رئاسة قوات الجيش بالعريش والمطار وهو كثير الأعطال).

فإذا أضفنا عدم وجود أى أجهزة رادار لإنذار وسائل الدفاع الجوي والمقاتلات باقتراب الطائرات المعادية ـ حتي يتسني لها الوقت الكافى للإقلاع والاشتباك ـ فإنه يتضح استحالة الدفاع الجوي بكفاءة عن العريش. وهو مالبثت أن اكتشفته رئاسة الجيش، بعد تكرار نجاح الطائرات المعادية فى استطلاع المنطقة وتحول مهمة المقاتلات المصرية إلى عملية مطاردة، بدل

(١) نفس المرجع، محضر اجتماع برئاسة هيئة أركان حرب لتدعيم لوحدات م / ط بالعريش، مسلسل ١٨.

(٢) نفس المرجع، مدير السلاح الجوى الملكي إلي وزير الدفاع، رقم ٤/٦ أمن / ٤٧، ٧ يناير ٤٨. مسلسل ٢٤ – ٢٨.

الطائرات المعادية فى استطلاع المنطقة وتحول مهمة المقاتلات المصرية إلى عملية مطاردة، بدل أن تكون اعتراضا للطائرات المعادية قبل وصولها إلى أهدافها، حسبما تقضى أساليب الدفاع الجوى السليمة.

ففى الرابع والعشرين من فبراير ١٩٤٨، قدم اللواء عثمان المهدى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة مذكرة إلى وزير الدفاع يشرح فيها تلك المشكلة والحل الذى تقترحه رئاسة الجيش كما يلى:

«٢- وجد أنه من الضرورى لضمان وقاية العريش من الغارات الجوية ضرورة توفير وسائل الإنذار المبكر، إما باستخدام أجهزة رادار لايقل مداها عن ٥٠ ميلا ـ لإعطاء الفرصة الكافية لهذه القوات للاستعداد ـ أو بإنشاء شبكة من نقط المراقبة حول منطقة العريش.

«٣- وقد شكل لذلك مؤتمر برئاسة معسكر التدريب بالعريش حضره مندوبون من العمليات الحربية والسلاح الجوى الملكى. وقد أسفر بحث المؤتمر عن الآتى:

(أ) الرادار: لايوجد فى الوقت الحالي الجهاز المطلوب لا فى سلاح الطيران ولا المدفعية. والأجهزة الموجودة حاليا جميعها ذات مدى قصير ولاتفى بالغرض.

(ب) شبكة نقط المراقبة: رُئى صعوبة تنفيذ هذاالاقتراح لصعوبة الشئون الإدارية، إذ أن ذلك يستلزم إنشاء ١٦ نقطة أغلبها فى مناطق وعرة لايمكن تموينها بسهولة، فضلا عن أن هذا الاقتراح سوف لايغطى منطقة العريش من جهة الشمال لوجود البحر. فى حين أن المنتظر أن تسلك الطائرات المعادية هذا الطريق.

«٤- لذلك، ونظراً لصعوبة الحصول علي جهاز رادار فى الوقت الحاضر، أرى إصدار أمر صريح بفتح النيران من المدافع على أى طائرة تظهر ليكون ذلك بمثابة الدفاع المحلى الوقتى، حتى تتمكن أثناءها طائرات المطاردة من الصعود للجو لمطاردة الطائرات المعادية. هذا مع مضاعفة الجهود فى الحصول عي جهاز الرادار اللازم.

«فالرجا التفضل بموافاتنا بالرأى حتى يمكننا اتخاذ اللازم» (١).

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٢، ملف ١ - ٢٥ / س ج، مذكرة رئيس أركان حرب الجيش إلى وزير الدفاع، رقم راح ١/ س ج / ١ (٥٧٥)، ٢٤ فبراير ١٩٤٨.

ورغم أن الحل الذى قدمه اللواء عثمان المهدى فى مذكرته بالنسبة لفتح النيران لايحل المشكلة ـ حيث تحتاج وحدات المدفعية إلى فترة زمنية مقبولة لتخصيص المهام لأطقمها، والاستعداد للاشتباك مع الطائرات المعادية فى الاتجاه المقترب أو القريب منه عند اكتشافها، وإلا جاء فتح النيران على الطائرات المعادية متأخرا بعد عبورها لمنطقة الأهداف المراد الدفاع عنها ـ إلا أن تلك المذكرة تعكس القصور القائم آنذاك، سواء فى موقف الدفاع الجوى عن العريش، أو فهم القيادة العسكرية لكيفية معالجته. الأمر الذى كانت له نتائج وبيلة على سير القتال بعد ذلك، عندما لم يتم تدارك ذلك القصور بالطريقة السليمة وفى الوقت الملائم، كما سنرى.

ويعكس تقرير وزير الدفاع للملك عن أوضاع قوات العريش فى تلك الفترة، الموقف العسكري المصرى المتردى من زواياه الأخري والمتعلقة بالسياسة الدفاعية المصرية والتخطيط والتسليح.

فعلى ضوء تطور الموقف فى فلسطين خلال الشهور الأولى من عام ١٩٤٨ قام الفريق محمد حيدر وزير الدفاع الجديد، بالتفتيش علي القوات المصرية فى منطقة العريش فى المدة من ١٧ إلى ١٩ فبراير. ويعكس تقرير الوزير ـ الذى قدمه إلى الملك في أعقاب ذلك التفتيش ـ حقيقية الأوضاع المتردية آنذاك سواء بالنسبة للتخطيط أو التسليح. ففى خلال هذا التفتيش، تم بحث إعداد خطة خاصة بالدفاع عن الحدود الشرقية. إلا أنه «تبين من المناقشة أن البحوث الاستراتيجية والتدابير اللازمة لإعداد خطة عن الحدود الشرقية تستلزم اشتراك رئاسة الجيش والسلاح الجوى الملكى والسلاح البحرى الملكي للبت فى المواضيع الآتية:

(أ) الخطة الاستراتيجية العامة للدفاع عن الحدود الشرقية.

(ب) تقدير القوات اللازمة لتنفيذ هذه الخطة.

(جـ) تشكيل وتسليح القوات للتنفيذ.

(د) إعداد الخطط التكتيكية لتنفيذ الخطة الاستراتيجية العامة.

«ولإمكان البت فى هذه المواضيع رُئى البدء فوراً فى الدراسات التفصيلية (التمهيدية) بواسطة جماعات منتخبة من ضباط الأركان.

«وتبين أن هذه الدراسات تستلزم ما يأتى:

(أ) الوقوف على اتجاه السياسة العامة للدولة.

(ب) الحصول على بعض المراجع الخاصة والتقارير.

(جـ) الحصول على خرائط أرضية ذات مقاييس مناسبة» (١).

وبالنسبة لاحتمالات استخدام القوات الموجودة بالعريش فقد طلب الوزير أن يُدرس احتمال استخدام تلك القوة فى فلسطين «فتبين أنه بالنسبة لعدم استقرار السياسة المتعلقة بهذا (الموضوع) فإن أسلم الحلول هو إعداد مشروع تقدم لمجموعة كتيبة مشاة والأسلحة المعاونة لها (لكى) يتمكن قائد القوة من وضع خطته التكتيكية والإدارية ورسم سياسة تدريب قواته، ولتتمكن رئاسة الجيش من تدبير كافة احتياجات هذه القوة وإعداد مشروع تعزيزها.

«وقد طلبت من قائد القوة إعداد مشروع التقدم المشار إليه «غزة أو بير سبع» فأتمه (٢).

ويستطرد الوزير موضحاً موقف الدفاع الجوى قائلاً:

«تبين أن المدفعية المضادة للطائرات كافية للدفاع عن المطار فقط، أما الدفاع الجوى عن منطقة المعسكرات فلا داعى لإعداد وسائله فى الوقت الحاضر ويُكتفى بالتروب الثقيل المضاد للطائرات لغرض رفع الروح المعنوية بين القوات ومعاونة سرب (رف) طائرات السلاح الجوى الملكى فى تنفيذ أمر تحريم الطيران فوق المنطقة.

«أما من حيث الإنذار المبكر لاقتراب الطائرات، فقد وُجد أن الوسيلة الوحيدة لذلك هو أجهزة الرادار غير المتوفرة، ورئى مضاعفة الجهد للحصول على هذه الأجهزة من الخارج»(٣).

ومن ذلك التقرير، نرى أنه لم يكن هناك أية سياسة عسكرية مصرية تجاه المشروع الصهيونى فى فلسطين حتى ذلك التاريخ، سواء كانت هذه السياسة دفاعية أو هجومية. بل أن احتياجات التخطيط من البيانات والدراسات والخرائط اللازمة لإعداد خطة دفاعية على ذلك الاتجاه لم تكن متوفرة آنذاك. كما تعكس تعليمات الوزير بخصوص إعداد مشروع التقدم لكتيبة مشاه فى اتجاه «بير سبع أو غزة» ثلاثة أمور:

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ – ٢٦ / س ج / ٣، تقرير وزير الدفاع عن نتائج التفتيش على منطقة العريش، ملحق أ، ص ١.

(٢) نفس المرجع، ص ١ – ٢.

(٣) نفس المرجع،ملحق ب، ص ١ – ٢.

الأول، أن احتمال دخول القوات المسلحة المصرية إلى فلسطين أمر كان واردا بالنسبة لمحمد حيدر وزير الدفاع ورجل الملك آنذاك، والذى يمثل الثقل العسكرى فى القيادة السياسية المصرية. والأمر الثانى اللافت للنظر، أن المنطقة التى حددها وزير الدفاع للمشروع تدخل فى نطاق الدولة العربية، المحددة فى مشروع التقسيم وليس الدولة اليهودية. أما الأمر الثالث، والخاص بحجم القوة المصرية التى سيُبنى عليها مشروع التقدم (كتيبة مشاة مدعمة)، فيوضح القصور البالغ فى تصور حجم القوات اللازمة فى حالة التدخل، ويبرز الفرق بين القيادتين المسئولتين عن القوات المسلحة آنذاك، المصرية والصهيونية.

إلا أنه يمكن القول، إن تفتيش وزير الدفاع وبحث مشروع التقدم إلى فلسطين ـ خاصة بعد التطورات التى حدثت على الصعيدين السياسى والعسكرى خلال شهرى مارس وأبريل ـ ترتب عليها إعادة النظر فى حجم وتدعيم قوات العريش، وبحث أوجه النقص فى تلك القوة، مع دراسة أقصى مايمكن أن تقدمه القوات المسلحة من دعم فى حالة التدخل العسكرى. بالجيوش العربية فى فلسطين، كما سنرى فيما بعد.

بداية الجهود المصرية للتزود بالطائرات النفاثة:

وفى الوقت الذى كانت فيه الأحداث السابقة تجرى على الأراضى المصرية محاولة تأمين الاتجاه الشمالى الشرقى لمصر، كانت هناك فى بريطانيا جهود مصرية أخري تحاول تدارك استمرار التدهور الفنى فى القوة الجوية المصرية. وقد رأينا فى الفصل السابق، كيف عاق تطورها الموقف المالى السىء وتردى العلاقات المصرية ـ البريطانية بعد قطع النقراشى للمفاوضات والتجاء مصر إلى مجلس الأمن.

ففى بداية عام ١٩٤٨، نشطت الاتصالات المصرية بشركات صناعة الطائرات البريطانية لشراء عدد من طائرات التدريب والمقاتلات النفاثة، التى بدأ إنتاجها بعد الحرب العالمية الثانية. وقد جاء هذا التوقيت مصادفاً ـ دون قصد من الحكومة المصرية ـ لمرحلة تحول فى السياسة البريطانية تجاه تناول القضية المصرية بعد الفشل الذى مُنيت به مصر في مجلس الأمن فى سبتمبر ١٩٤٧.

وكان الاتجاه البريطاني الجديد يهدف إلى تعليق موضوع السودان، وتحويل موضوع

الجلاء عن مصر من قضية سياسية يتم حلها عن طريق التفاوض بين السياسيين، إلى قضية دفاعية يتم بحثها بين الخبراء العسكريين من الجانبين، على ضوء المخطط البريطاني للدفاع عن الشرق الأوسط(١). فمصر في نظر العسكريين البريطانيين كانت حجر الزاوية في الدفاع عن تلك المنطقة.

وقد اعتمدت الحكومة البريطانية في تحقيق سياستها الجديدة على الملك فاروق ـ الذي كان يحاول التفاوض معها من وراء ظهر حكومته ـ وذلك بالمبالغة في تخويفه وتحذيره من الخطر الشيوعي السوفيتي على عرشه إذا أصرت الحكومة على انسحاب القوات البريطانية من مصر. واقناعه بضرورة اجتماع العسكريين من الجانبين لبحث تسليح القوات المسلحة المصرية ومناقشة الاعتبارات العملية التي تؤثر على انسحاب القوات البريطانية من مصر(٢).

وانعكس هذا الخط الجديد للسياسة البريطانية على نظرتها إلى تسليح القوات المسلحة المصرية، والتي كان عليها أن تلعب دورا بارزا في السياسة الدفاعية البريطانية عن الشرق الأوسط. ومن ثم، لم يكن غريباً آنذاك أن يؤكد «أرنست بيفن»، وزير الخارجية البريطانية، لمعاونيه ـ أثناء اجتماعه بهم في العشرين من يناير ١٩٤٨ لمناقشة خطوط السياسة البريطانية الجديدة تجاه مصر ـ على أهمية دعم تسليح القوات المسلحة المصرية بقوله: «إن من مصلحتنا أن ننجح في تزويد المصريين بأكثر الأسلحة كفاءة»(٣). بل إنه تجاوز ذلك إلى التعريض بالسياسة البريطانية السابقة، والتي كانت تستهزىء بالجيش المصري أكثر مما تساعد على تدريبه. وذَكَّر الحاضرين بكفاءة المصريين كفنيين مهرة عندما تم تدريبهم خلال الحرب العالمية الثانية. وأنه بدونهم «ربما لم نكن نستطيع مثلا، أن نحافظ على استمرار نشاط مجهودنا الجوي في الشرق الأوسط» (٤).

وعلى ذلك، كان المناخ السياسي والعسكري في العاصمة البريطانية خلال الشهور الأولى من عام ١٩٤٨، مهيئا لقبول تسليح القوة الجوية المصرية بالطائرات النفاثة، بشرط أن يتم ذلك

(١) F.O. 371 / 69192, Record of F.O. meeting held by the Secretary of State on 20 th January, top secret, 21.1.1948.

(٢) F.O. 371 / 62984 Minute, by M. Wright. 24. 11. 1947.

(٣) F.O. 371 / 69192, Record of F.O. meeting held by the Secrrtary of State 20.1.1949, loc. cit.

(٤) Idem.

ـ بطبيعة الحال ـ فى إطار السياسة الدفاعية البريطانية عن الشرق الأوسط. ولما كان تزويد القوة الجوية المصرية بالطائرات النفاثة لم يبدأ إلا فى عام ١٩٥٠، فإن لنا أن نتساءل عن أسباب ذلك التأخير. وهل هو نتيجة للسياسة المصرية أم البريطانية أو أسباب أخرى خارجية. والحقيقة طبقا لما تنطق بها الوثائق المصرية والبريطانية والأمريكية تُرجع ذلك التأخير إلى محصلتها جميعا.

فبالنسبة للسياسة المصرية، ربما بدا أن تحرك الحكومة المصرية فى أوائل عام ١٩٤٨ لتزويد مصر بالطائرات النفاثة جاء نتيجة تطوير المشروع الصهيونى والاتجاه إلى فرض الدولة اليهودية بالقوة فى فلسطين واتجاه الحكومة المصرية إلى تدعيم قواتها المسلحة. ومن ثم، جاء تدعيم القوة الجوية لمواجهة الاحتمالات المنتظرة فى فلسطين. إلا أنه من استعراضنا السابق لزيارة بعثة سلاح الطيران الملكى المصرى لإنجلترا فى نوفمبر ١٩٤٦، رأينا أنه كان هناك اتجاه مصرى للتحول إلى الطائرات النفاثة مع بداية عام ١٩٤٨. وهو أمر لم يكن له علاقة آنذاك بفلسطين. كما أن القرار المصرى بقبول مبدأ التدخل بالقوات العربية فى الصراع الدائر آنذاك فى فلسطين لم يتبلور فى النهاية إلا فى شهر أبريل كما سنرى، فضلا عن القوة الجوية الإسرائيلية ـ كما كانت تبدو حتى ذلك الوقت ـ لم تكن تشكل خطراً يُعتد به فى مواجهة القوة الجوية المصرية رغم قصورها.

وعلى ذلك، فإن الأرجح أن تلك الاتصالات من أجل شراء الطائرات الجديدة، تمت علي ضوء التصور القديم فى عام ١٩٤٦ لاحتياجات القوة الجوية المصرية. وربما كان تطور الموقف فى فلسطين بعد قرار التقسيم، دافعاً فقط على تحريك الموضوع من جديد وليس سببا له.

وعلى ذلك، تضمنت ميزانية السلاح الجوي عام ١٩٤٨، دعماً مالياً كبيراً قارب ثلاثة أمثال ماكانت عليه عام ١٩٤٧. فبينما كانت لاتزيد تلك الميزانية عام ١٩٤٧ عن ١,٠٢٦,٩٦٠ جنيه، فقد اعتُمد لها عام ١٩٤٨ مبلغ ٢,٩٧٠,٨٧٢. وكان أبرز الأعمال الجديدة التى تضمنتها الميزانية، اعتماد مليون جنيه لتدعيم السلاح وشراء طائرات، ٣٠٠ ألف جنيه لإنشاء سرب قتال جديد، ٢٠ ألف جنيه لشراء معدات لاسلكية، بالإضافة إلى ٢٥٠ ألف جنيه لإنشاء مصنع

هياكل الطائرات، ٣٦٠ ألف جنيه لتعزيز السرب الملكى، ٥٠ ألف جنيه لإنشاء الكلية الجوية(١).

وقد تلخصت طلبات الشراء المصرية فى بداية الأمر، فى خمس وعشرين طائرة للتدريب المتقدم من طراز «هارفارد Harvard» مع قطع غيار لها لمدة سنتين، بالإضافة إلى ست طائرات نفاثة « ڤامبير Vampire » يحتمل زيادتها الى ١٨ طائرة(٢).

إلا أنه يبدو أن تعديلا طرأ على تلك المطالب من الطائرات. حيث توضح الوثائق البريطانية خلال شهر مارس ١٩٤٨ أن الطائرات المطلوبة هى اثنتا عشرة طائرة «تشيبمانك» للتدريب الابتدائى، وست طائرات من طراز «ڤامبير» بالإضافة إلى أربع طائرات أخرى من طراز «متيور»، منها واحدة مزدوجة لأغراض التدريب (٣).

ورغم موقف النقراشى آنذاك الرافض للتدخل بالقوات المسلحة المصرية فى الصراع الدائر فى فلسطين، فقد انعكس ذلك الصراع على موقف الحكومة البريطانية من طلبات التسليح المصرية، وثار جدل كبير بين وزارات الطيران والخارجية والإمداد البريطانية، وداخل وزارة الطيران حول تسليح القوة الجوية المصرية. وكان محور ذلك الجدل، هو مدى تأثير ذلك الصراع الدائر فى فلسطين على التزام الحكومة البريطانية بتسليح القوة الجوية المصرية طبقاً لمعاهدة ١٩٣٦ من ناحية، وتأثير تسليح القوة الجوية المصرية بالطائرات النفاثة على الصراع الدائر فى فلسطين ومعنويات الوحدات الجوية البريطانية فى منطقة الشرق الأوسط ـ التى لم تكن سلّحت بعد بالطائرات النفاثة ـ من ناحية أخرى.

ولما كان ذلك الحوار فى ربيع عام ١٩٤٨، يعكس السياسة البريطانية الحقيقية تجاه احتمال دخول مصر الحرب فى فلسطين، ويوضح نواياها الحقيقية من تسليح القوة الجوية المصرية، وهى مُقبلة على أولى جولاتها مع القوة الجوية الإسرائيلية، فإنه من المفيد هنا أن نستعرض ذلك الحوار باختصار لأنه يرد على المقولات الشائعة عن مسئولية بريطانيا فى تشجيع الحكومة

(١) ميزانية الدولة المصرية ١٩٥١ - ١٩٥٢، وزارة الحربية والبحرية، مقارنة الاعتمادات، عام ١٩٤٨.

(٢) (ملحق ٣١) Air 20 / 6907, A.C.A.S (P) 9308, D.D.A.F.L. to A.C.A.S(P), secrete, minute, 3.2.1948

(٣) Air 20/ 6906, A.C.A.S (P) 9586, A.M.S.O. to P.S to S. of S., Minute, 9.3.1948.

المصرية وتوريطها فى تلك الحرب حتى تُظهر عجز الجيش المصرى، ومن ثم، تسقط المبررات المصرية لإلغاء أو تعديل المعاهدة.

وقد أُثير موضوع مطالب التسليح الجديدة الخاصة بالقوة المصرية لأول مرة داخل وزارة الطيران البريطانية خلال الاسبوع الأول من فبراير ١٩٤٨، على أثر طلب وزارة الإمداد إعطاءها صلاحية بيع الطائرات المطلوبة. وعند ذلك أوضح نائب مدير الاتصال والتعاون الأجنبى مع الحلفاء (بوزارة الطيران) فى مذكرته لكل من مساعدى رئيس أركان الطيران للتخطيط والمخابرات، أن وزارة الخارجية (البريطانية) نصحت تليفونيا بتأخير مبيعات الطائرات إلى مصر نتيجة للاضطرابات التى كانت سائدة فى فلسطين آنذاك، إلا أن تلك النصيحة لم تتأيد كتابة (١).

وبعد مناقشة الموضوع على مستوى الإدارات المعنية فى وزارة الطيران وافقت تلك الإدارات على ضرورة إعطاء وزارة الإمداد صلاحية بيع الطائرات المطلوبة للسلاح الجوى الملكى المصرى. وقد تلخصت الأسباب لتى بررت بها تلك الإدارات موافقتها بما يلى(٢).

(أ) توفير مناخ ملائم لموقف مصرى مساند لبريطانيا فى أى صراع مستقبلى فى الشرق الأوسط، أو على الأقل عدم اتخاذها موقفاً معادياً من بريطانيا.

(ب) عدم احتمال استخدام أى من الطرازات المطلوبة من الطائرات فى الصراع العربى ـ الإسرائيلى آنذاك فى فلسطين.

(جـ) لن تتم هذه الصفقات على أساس الالتزامات البريطانية فى معاهدة ١٩٣٦ فحسب، بل ستؤدى تلك الصفقات وأوامر الشراء المحتملة فيما بعد إلى المساهمة فى استمرار عملية إنتاج الطائرات فى البلاد، فضلا عن أن التسليم لن يتم قبل ستة أشهر من تاريخ أمر الشراء، قد تكون المشكلة الفلسطينية فيها قد أخذت مساراً مغايرا.

(د) اذا لم توافق وزارة الطيران على السماح ببيع تلك الطائرات، فإن هناك مخاطرة من توجه المصريين للشراء من الولايات المتحدة، وفى هذة الحاله سيزداد لديهم الشعور المناهض لبريطانيا.

(١) Air20/ 6906, A.C.A.S. (P) 9308, loc. cit.

(٢) Air 20 / 6906, A.C.A.S(P) 3, D.D. pol. (A,C) to A.C.A.S.(p), minute, 8.3.1948

وقد ايَّد الرأى السابق نائب مدير الاتصال والتعاون الأجنبى مع الحلفاء فى مذكرته إلى مساعد رئيس الأركان للتخطيط فى ١٠ مارس(١). إلا أن عضو مجلس الطيران للتنظيم والإمداد كان له رأى آخر. فرغم موافقته على مبررات الإدارات المعنية لتزويد مصر بالطائرات المطلوبة، إلا أنه كان يرى «أنه من ناحية الهيبة فقط، أشك فى حكمة إرسال أى طائرة نفاثة حديثة إلى السلاح الجوى الملكى المصرى، قبل أن تُسلح أسرابنا فى منطقة قناة السويس بكل هذه الطرازات من الطائرات، أو على الأقل بعد أن يُرى طراز أو اثنان مستخدمين بواسطة القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر» (٢). وأضاف عضو مجلس الطيران موضحا الامكانات الفعلية للإمداد بالمطالب المصرية دون إضرار خطير بإعادة تسليح القوات الجوية البريطانية كما يلى:

«تشيبمنك»: (مطلوب ١٢)، ليس قبل سبتمبر ١٩٤٩، بمجرد بدء إنتاج هذه الطائرات.

ڤامبير ٥: (مطلوب ٣)، ليس قبل سبتمبر ١٩٤٨، ولايمكن الإمداد بهذا الطراز إلا على حساب بناء القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى الخارج.

ڤامبير ٣: (مطلوب ٣)، لم يتضح بعد إلا أنه متيسر من المخزون. ويجب ملاحظة أن أول طائرة نفاثة (ڤامبير ٣) لن تتواجد لدى القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى الشرق الأوسط قبل سبتمبر ١٩٤٩.

متيور ٣: (مطلوب ٢)، يمكن التنفيذ فوراً دون ضرر على القوات الجوية الملكية (البريطانية).

متيور ٥: يُمكن الإمداد أيضاً، ولكن على حساب بناء القوات الجوية الملكية فى المملكة المتحدة. ولن يشكل أول سرب متيور فى الشرق الأوسط قبل سبتمبر ١٩٤٩.

متيور ٧: لن تنتج لحساب القوات الجوية الملكية (البريطانية) قبل يناير ١٩٤٩ تقريباً. ويمكن توفير طائرة فى مارس دون ضرر على القوات الجوية الملكية»(٣).

وفى الحادى عشر من مارس، أرسل مساعد رئيس أركان الطيران للتخطيط، مذكرة إلى

(١) Air 20/ 6906, A.C.A.S. (P) 9600, D.D.A.F.L. to A.C.A.S. (P), Minute, 10.3.1948

(٢) Air 20/ 6907, A.C.A.S. (P) 9568, loc. cit.

(٣) Air 20/ 6906, A.C.A.S. (P) 9586, loc. cit.

سكرتير وزير الطيران يؤيد فيها وجهتى النظر السابقتين ويلخص رأيه فيما يلي:

«إننى أوصى بوجوب مساندة مشروع إمداد السلاح الجوى الملكى المصرى بالطرازات الحديثة من الطائرات طبقا لما حددته وزارة الإمداد. ولكن يجب عمل الترتيبات التى تكفل عدم تسليم الطائرات النفاثة للمصريين قبل إعادة تسليح بعض وحدات القوات الجوية الملكية بالشرق الأوسط بطائرات الڤامبير[1]».

وفى اليوم التالى (١٢ مارس) قدم نائب رئيس أركان الطيران إلى وزير الطيران مذكرة يوافق فيها على مذكرة مساعد رئيس الأركان للتخطيط بخصوص مساندة إمداد مصر بالطائرات النفاثة، ومؤكدا على «أن مصر هى حجر الزاوية فى أمن الشرق الأوسط، والذى يعتبر أحد الأسس الرئيسية الثلاثة فى الاستراتيجية البريطانية» [2].

وأرفق نائب رئيس أركان الطيران بمذكرته إلى الوزير، مسودَّة الخطاب الذى سيُرسل إلى وزير الخارجية البريطانية موضحاً رأى وزارة الطيران فى تزويد مصر بالطائرات المطلوبة. وكان نص ذلك الخطاب مايلى:

«أرسَلَ إلىَّ شتراوس نسخة من خطابه المؤرخ فى ٤ مارس والموجه إليك، بخصوص تصدير مواد حربية إلى الشرق الأوسط. فقد ظن أنه ربما أودُّ التعليق - من وجهة النظر الاستراتيجية - على طلب وزارة الإمداد السماح لها ببيع عدد من الطائرات من طرازات مختلفة (تشيپمنك تدريب - متيور - ڤامپير) إلى المصريين.

«إننى أود أن أساند هذا العرض بإمداد القوة الجوية المصرية بطرازات حديثة من الطائرات. فإن بيع الطائرات البريطانية فى الخارج، يقدم مساهمة لطاقتنا الحربية، من خلال الحفاظ على تدفق الإنتاج، فضلا عن أن أمن الشرق الأوسط، يعتبر أحد الركائز الأساسية التى تقوم عليها الاستراتيجية البريطانية. وعلى ذلك، فإنه من المهم لنا أن تكون القوات الخاصة بمجموعة دول الشرق الأوسط - والتى تمثل مصر حجر الزاوية فيها - على درجة من الكفاءة تمكنها من القيام بدورها فى مقاومة العدوان الخارجى.

(١) Air 20/ 6906, A.C.A.S.(p) 9589, Foster to P.S. to S. of S., minute, 11.3.1948

(٢) Air 20/ 6906, A.C.A.S.(p) 9632, V.C.A.S. to S. to S., minute, 12.3.1948.

وأكثر من ذلك، فإنه مرغوب فيه أن تتطلع إلينا هذه الدول ـ ومصر بصفة خاصة ـ لمساعدتها فى التسليح وتدريب قواتها المسلحة. بدلا من أن تتجه إلى دول أخرى، قد لاتكون حليفتنا فى أى حرب مقبلة.

ولقد واجهت جهودنا الماضية ـ فى حقيقة الأمر ـ مشاكل جمَّة لبناء جوية مصرية معقولة.

«ولاأظن أنه يجب أن نتأثر فى هذا الشأن بالمناورة السياسية الأخيرة للحكومة المصرية بإنهاء نشاط بعثتنا الجوية فى بلادهم. إن هدفنا يجب أن يستمر فيما يتعلق بإعطاء القوة الجوية المصرية أكثر معاونة ممكنة. وإنه من الممكن تماما أن يؤدى إعادة التسليح بطرازات الطائرات البريطانية الى طلب بعثة جوية جديدة.

«ونظراً لأننا تعهدنا فى معاهدة ١٩٣٦ بتزويد مصر بالطائرات، فإننى أرى أنه يتوفر لنا الأسباب الكافية لتزويد مصر بهذه الطائرات، بالرغم من حظر تصدير الأسلحة للشرق الأوسط. فطائرات تشيبمنك غير مسلحة على أية حال، والمتيور ٣، والفامبير ٣، غير ملائمين للهجوم الأرضى، وهو شكل العمليات (أعمال القتال) التى يُحتاج إليها بشدة فى فلسطين. إلا أن الطرازين الأخيرين يمكن استخدامهما ضد الطائرات الأخرى فى الجو، بما فى ذلك طائرات النقل بطبيعة الأحوال.

«ومن ناحية الهيبة، وعدم تأثر معنويات أسرابنا فى الشرق الأوسط ـ واضعين فى الاعتبار الهجمات التى قام بها السلاح الجوى الملكى المصرى على طائراتنا فى الجو ـ فإنه يجب التأكد ألا يتم تزويد المصريين بأية طائرات نفاثة، قبل أن يُعاد تسليح بعض أسرابنا على الأقل بمنطقة الشرق الأوسط(١). وأننا نأمل أن يتوفر للقوات الجوية الملكية (البريطانية) بالشرق الأوسط بعض الطرازات النفاثة قبل نهاية هذا العام. فإذا تأخر إمداد المصريين بهذه الطائرات حتى ذلك الوقت، فإن ذلك سيكون له بعض الدلالة السياسية على أننا سننهى التزامتنا فى فلسطين قبل أن يتم تزويد المصريين بأى طائرات نفاثة على الإطلاق.

«وعلى ذلك فإننى أوصى بشدة بتزويد القوة الجوية المصرية بالطرازات الحديثة التى

(١) هاجمت المقاتلات المصرية بالعريش إحدى الطائرات البريطانية التى خالفت تعليمات حظر الطيران.

حددها شتراوس، على ألا يتم ذلك قبل إعادة تسليح بعض وحدات القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى الشرق الأوسط بالطرازات النفاثة» (١).

كان ذلك موقف وزارة الطيران. أما وزارة المستعمرات فقد تلخص موقفها من تزويد مصر بالطائرات النفاثة فى أنه «سيكون أكثر حكمة منع تسليح تلك الطائرات فى الوقت الحالى (مارس ٤٨)، مع إعادة التفكير فى الأمر بعد ثلاثة أشهر، حيث سيكون من الضرورى حينئذ تقدير ما إذا كان يمكن فرض أية شروط على استخدامها فى فلسطين»(٢).

وبنهاية مارس ١٩٤٨ استقر رأى أرنست بيفن ـ وزير الخارجية البريطانية ـ على «أننا لانعترض على تسليم طائرات التدريب، ولكننى أعتقد مثلك، أنه لايجب تسليم الطائرات النفاثة فى الوقت الحالى، على أن يعاد النظر فى موضوع الإمداد بها بعد بضعة أشهر» (٣).

ومن ذلك، نرى أن السياسة البريطانية تجاه تسليح القوة الجوية المصرية بالنفاثات، واتجاهها إلى تأخير تسليم تلك الطائرات لما بعد عام ١٩٤٨، لم يكن فيه أى تشجيع آنذاك للحكومة المصرية، التى لم تتلق حتى اندلاع الحرب المعلنة من الحكومة البريطانية مايفيد قبول بيع وتسليم هذه الطائرات. مما دفع الحكومة المصرية إلى إرسال بعثة من رجال سلاح الطيران برئاسة وكيل وزارة الدفاع لشئون الطيران إلى الولايات المتحدة لمدة ستة أسابيع لزيارة مصانع الطائرات ومنشآت سلاح الطيران الأمريكى بحثاً عن مصدر بديل للإمداد بالطائرات(٤).

ولو كانت بريطانيا تسعى إلى توريط مصر فى الحرب المنتظرة آنذاك، لوافقت على بيع الطائرات النفاثة لمصر، مما كان سيقوى عزيمتها على الاشتراك فى الحرب استناداً إلى تفوقها الجوى بعد دعم سلاحها الجوى بالنفاثات، بدلا من ترددها طوال ربيع ١٩٤٨. وبعد أن تتورط مصر فى الحرب فعلا تقوم الحكومة البريطانية بإخطار مصر بعدم قدرتها على تسليم الطائرات فى الموعد المحدد، نتيجة للحظر الدولى ـ وكان فرصة مواتية ـ أو لأسبقيات وحداتها الجوية. وماكانت الحكومة البريطانية تعجز عن اختلاق الأسباب حينما تريد ذلك.

---

(١) Air 20/ 6909, A.C.A.S.(P) 9632, V.C.A.S. to S. of S., 12.3.1948, Appendix

(٢) (ملحق ٣٢) Air 20/ 6906, 125/9A, Watson to Roperts, secret letter, No. V.C.A.S. 594, 30.4.1948.

(٣) (ملحق ٣٣) Air 20/ 6906, 125/ 9A, Bevin to Henderson, secret letter, No. V.C.A.S. 594, 30.3.1948.

(٤) وثائق مجلس الوزراء، جلسات مجلس الوزراء، جلسة ١٢ أبريل ١٩٤٨.

٣ - مرحلة انحسار السيطرة العربية فى فلسطين:

تحول الموقف المصرى إلى التدخل بالقوات المسلحة:

استمر موقف الحكومة المصرية الرافض للتدخل بالقوات المسلحة العربية حتى شهر أبريل ١٩٤٨، إلا أنه يمكن رصد مقدمات التحول عن تلك السياسة ابتداءً من شهر مارس من العام نفسه. ففى ذلك الشهر، بينما كان مجلس الأمن يبحث مشروع القرار الأمريكى بتشكيل لجنة من الأعضاء الدائمين فى المجلس لوضع التوصيات اللازمة لتنفيذ قرار التقسيم بالتشاور مع دولة الانتداب والأطراف المعنية، أعلن المندوب المصرى، أنه إذا استمر هذا الاتجاه نحو التقسيم، فإن الدول العربية المحيطة بفلسطين سوف تصل إلى نقطة لاتجد عندها مفراً من الهجوم لانقاذ عرب فلسطين [1].

وفى الثامن عشر من مارس طلب وزير الدفاع المصرى إجراء تقدير الموقف لبحث قدرة القوات المسلحة على التدخل فى فلسطين لمساعدة الدول العربية. وقد ظهر من ذلك التقدير أنه «لن تتمكن قوات الجيش من توفير أكثر من مجموعة لواء مشاة معها بعض الوحدات المدرعة وذلك نظراً لانشغال باقى القوات فى أعمال الأمن الداخلى وحراسة القاعدة وخطوط المواصلات...»[2]. وكانت «الذخائر المتوفرة للأسلحة المختلفة تكفى القتال المستمر لفترة تتراوح مابين الأسبوعين للمدافع وأربعة أسابيع للبنادق والرشاشات»[3]. كما أوضح التقدير نفسه أن «حالة الحملة (المركبات) فى الجيش سيئة، فقد كان ٦٠٪ من مجموعها غير صالح للعمل فضلا عن أن الباقى كان يحوى نسبة كبيرة من عربات الركوب التى لاتصلح للقتال»[4]. أما عن مستوى التدريب المشترك لتلك القوات، فقد كان يثير قلق مدير عمليات الجيش آنذاك، حيث

(١) خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٧٨.

(٢) وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين عام ١٩٤٨، ج١ (القاهرة: شعبة البحوث العسكرية، ١٩٦١)، ص ٤٣.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

كانت «حالته غير مُطَمئْنة نظراً لعدم اشتراك الوحدات فى عمليات أو مناورات على مستوى مجموعة لواء مشاة كاملة»[1].

وعندما عُرِضَ تقدير الموقف للسلاحين الجوى والبحرى يوم ١٦ مارس ـ بعد شرح تقدير الموقف الخاص بالجيش ـ فإن حالة هذين السلاحين لم تكن بأفضل من حالة الجيش. فبالنسبة للسلاح الجوى كان عدد ونوع الطائرات المستخدمة آنذاك كما يلى[2]:

السرب الأول	٨	طائرات	سبيتفير	٩	(مقاتلات قاذفة واستطلاع).
السرب الثانى	٨	طائرات	سبيتفير	٩	(مقاتلات قاذفة).
السرب الثالث	٦	طائرات	داكوتا		(نقل).
السرب الرابع	٦	طائرات	أنسن		(نقل).
	٣	طائرات	دف		(نقل).
السرب الخامس	غير مشكل حتى ذلك التاريخ.				
السرب السادس	٨	طائرات	سبيتفير	٩	(مقاتلات قاذفة)

وطبقاً للحالة الفنية للقوة الجوية المصرية فإنها «لاتسمح بأكثر من معاونة مجموعة اللواء المقترح العمل بها، بالقيام بأعمال الاستطلاع ومهاجمة بعض الأغراض الأرضية الحيوية بالقنابل والرشاشات» [3].

أما القوة البحرية المصرية «فقد كانت سلاحاً ناشئاً، وكان المعتقد أنه بمضاعفة الجهود يمكن استخدام بعض كاسحات الألغام فى حماية الجناح الأيسر لقواتنا أثناء التقدم بعد منتصف مايو ١٩٤٨» [4].

(١) نفس المرجع، ص ٤٤.

(٢) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٥٥.

(٣) وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين عام ١٩٤٨، ج١، ص ٤٤.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

وقد سلّم تقدير الموقف المشار إليه إلى وزير الدفاع فى السادس عشر من مارس[1]. ولما كان من المستحيل الزج بالقوات المسلحة المصرية فى الحرب بحالتها آنذاك، فقد اشتمل التقرير الذى قُدِّم لوزير الدفاع عن تقدير الموقف على الاستعدادات التى يمكن عملها داخل الجيش دون مساعدة من السلطات العليا، إلا أنها تحتاج اعتمادات مالية إضافية وتوجيهات سياسية وتنازل من السلطات المدنية عن بعض المساعدات التى يقدمها لها الجيش[2]. كما اشتمل التقرير على مطالب الجيش من السلطات العليا والتى «بدون تنفيذ هذه المطالب يُشك فى مقدرة الجيش على تشكيل القوة اللازمة، كما لايمكن بدونها متابعة العمليات الحربية»[3]، التى كان مُقدراً لها منتصف مايو ١٩٤٨.

وفى أول أبريل ١٩٤٨ ـ عندما لم يتلق اللواء موسى لطفى مدير العمليات والمخابرات أى رد على تقدير الموقف الذى سلُم للوزير ـ قدَّم مذكرة إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة تعكس قلقة لمرور الوقت دون إجراءالتحضيرات والاستعدادات الموصى بها فى تقريره للوزير. فقد جاء فى تلك المذكرة [4]:

«٦- مضى على تقديم التقدير أسبوعان ولم نعلم مدى الموافقة عليه. ولم يجر أى تنفيذ لما فيه من طلبات انتظاراً للتصديق.

«ولما كانت المدة الباقية تكاد تكون كافية الآن لتنفيذ الخطوات التى تدخل ضمن اختصاص رئاسة الجيش والواردة بالبند ٤ عاليه، لذا نرى ضرورة التصديق الآن. ولو على الأقل على مايدخل ضمن اختصاص رئاسة الجيش، وإلا أصبح تنفيذ هذه العملية غير ممكن فى الميعاد المحدد إلا بصعوبة جمَّة قد تُعرِّض الخطة لتعقيد خطير.

«٧- ولما كان وضع الخطة العامة المشتركة بيننا وبين السلاحين البحرى والجوى الملكيين

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة ٣،، ملف ١-٢٦ س ج/ ٢٣ ج١، مذكرة مدير العمليات والمخابرات إلى رئيس أركان حرب الجيش، رقم ع ح / ٥/٢/١٠ (١)، أول أبريل ١٩٤٨.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع ، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

يتوقف على تحديد الغرض، لذا يجب ضرورة البت فيه من الآن ضمانا لإعداد الخطة ولإعطاء قائد القوة الفرصة الكافية لوضع خطته التفصيلية» (١).

ومن هذه المذكرة وتقدير الموقف الذى سبقها يمكن أن نستخلص مايلى:

(١) أن حالة القوات المسلحة المصرية خلال الشهور الأولى لعام ١٩٤٨ وحتى ربيع ذلك العام، لم تكن تمثل عاملاً مشجعاً يدفع الحكومة المصرية على الزج بها فى غمار الحرب المنتظرة فى فلسطين. ولم تكن تلك الحالة خافية ـ بطبيعة الحال ـ على وزير الدفاع ورجل الملك آنذاك. وكان فاروق يحاول الانفراد بزمام السياسة المصرية تجاه القضايا العربية دون حكومته منذ نهاية الحرب العالمية الثانية.

(٢) يعكس عدم رد وزير الدفاع على الإجراءات المطلوبة لإعداد قوات الجيش ـ والتى وردت فى تقدير الموقف لرئاسة الجيش ـ عدم حسم الحكومة المصرية والملك لأمرهما تجاه التدخل بالقوات المسلحة فى فلسطين حتى أوائل أبريل من عام ١٩٤٨، كما سنرى.

إلا أنه يبدو أن تزايد الضغط السياسى العربى فى القاهرة خلال شهر أبريل ـ بعد أن تدهور الموقف العربى فى فلسطين، وتزايد الضغط الشعبى الجارف مطالبا بالتدخل لإنقاذ عرب فلسطين الذين كانوا يتعرضون للمذابح آنذاك ـ دفعا الحكومة المصرية والملك إلى غير مايشتهيانه. فعندما اجتمعت اللجنة السياسية للجامعة العربية بالقاهرة خلال النصف الأول من أبريل لبحث الموقف العربى المتدهور فى فلسطين والهزائم العربية التى عرضها اللواء إسماعيل صفوت ـ رئيس أركان القوات العربية فى فلسطين ـ ومطالبته بتدخل الجيوش العربية لإنقاذ الموقف هناك، عرض الملك عبد الله على اللجنة السياسية استعداده للتدخل العسكرى بجيشة لإنقاذ فلسطين (٢).

وتحت ضغط التيار الشعبى العارم فى كافة أنحاء الوطن العربى، قبلت اللجنة السياسية عرض الملك عبد الله. وتخلت مصر عن معارضتها للتدخل بالقوات المسلحة العربية، بل اتُّهم

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٣٧ – ١٣٨.

رئيس وزراء مصر رئيس الوزراء السوريّ ـ الذى عارض قبول العرض الأردنى ـ بأنه على استعداد للتضحية بفلسطين على مذابح أحقاده الشخصية (١).

إلا أنه يمكن القول إن موافقة أيٍّ من اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية أو مصر على عرض الملك عبد الله لم يكونا دون تحفظ. فبينما اشترط الأمين العام لجامعة الدول العربية، فى رسالته إلى الملك عبد الله، ضرورة الاستيلاء على فلسطين كلها وبقائها عربية مع عدم قبول الملك بالتقسيم (٢)، فإن مصر ـ فى مواجهة ضغط العراق بضرورة تدخل الدول الأخرى ـ علقت اشتراك قواتها باشتراك جيوش الدول العربية الأخرى، وأنها لايمكن أن تتأخر عمًّا تقوم به البلاد العربية (٣). وتخوفاً من أطماع الملك عبد الله فى فلسطين، فإن الملك فاروق ـ فى مقابلته لرؤساء الوفود باللجنة السياسية يوم ١٢ أبريل ١٩٤٨ ـ وهو اليوم نفسه الذى اتُّخذ فيه قرار التدخل بالجيوش العربية ـ أمر رئيس ديوانه أن يتلو عليهم مايلى:

«إن دخول الجيوش العربية إلى فلسطين لايمكن أن يكون إلا كحلٍّ مؤقت خالٍ من كل صفة من صفات الاحتلال أو التجزئة. وأنه يجب أن يُفهم صراحة أنه بعد إتمام تحريرها تسلم إلى أهلها لحكمها» (٤).

ويشير الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى ـ استنادا إلى الوثائق البريطانية ـ إلى أن مصر «كانت منذ البداية أقل أعضاء الجامعة العربية حماسة للتدخل العسكرى، وحاولت أن تواجه ضغط العراق وشرق الأردن بتأجيل قرار التدخل لأطول فترة ممكنة» (٥).

ويبدو أن سقوط مدينة حيفا فى أيدى المنظمات الصهيونية فى الثالث والعشرين من أبريل، وضغط الشعب المطالب بالمشاركة فى القتال لنجدة عرب فلسطين ودخول أولى كتائبه من جماعة الإخوان المسلمين إلى فلسطين فعلا، جعلا الملك والحكومة المصرية يتحركان فى اتجاه الزج بالقوات المصرية فى فلسطين. حيث تشير وثائق مكتب وزير الدفاع الوطنى آنذاك إلى ذلك التحول قبل نهاية شهر أبريل ١٩٤٨.

(١) نفس المرجع، ص ١٣٨.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، ص ١٣٩. ـ البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٣.

(٤) عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٣٨.

(٥) نفس المرجع، ص ١٤١.

وتُحدد إحدى تلك الوثائق ـ التى يبدو أنها كُتبت بعد مؤتمرات أبريل فى القاهرة ـ موقف مصر آنذاك كما يلى:

«١- يُتخذ قرار جماعى بدخول قوات جميع الدول العربية باسم جيش القوات العربية لإنقاذ فلسطين.

«٢- توحيد القيادة ولامانع عند مصر أن يكون جلالة الملك عبد الله مشرفاً على هذه القيادة باسم البلاد العربية باعتبار جيشه الموجود فعلا بأرض فلسطين والسابق تجربته فيها.

«٣- تكون القيادة العامة لقوات الجامعة العربية من قائد أعلى وهيئة أركان حرب ممثلة من الدول العربية المتحدة.

«٤- يُحاط جلالة الملك عبد العزيز بكافة الاجراءات التى اتفق عليها، على أن توفد اللجنة السياسية دولة جميل مردم بك رئيس وزراء سوريا للتفاهم مع جلالة الملك على القوة الممكن اشتراكه بها وكيفية إرسالها بأول فرصة.

«٥- على كل من الدول العربية أن تقدم للقيادة العامة كل مايلزمها من جنود وعتاد فى حدود طاقاتها.

«٦- يجب على جميع الدول العربية أن تحشد قواتها التى ستشترك بها فى أقرب نقطة من الحدود الفلسطينية قبل أول مايو.

«٧- فى حالة قطع الإعانة المالية عن الدولة الأردنية فإن دول الجامعة تعوضها بمثلها» (١).

وتوضح تلك الوثيقة بجلاء السياسة التى تقرر أن تتبعها مصر، على الصعيدين السياسى والعسكرى تجاه تطورات الموقف فى فلسطين، وهو ماسنراه ينعكس على الخطوات المصرية على نفس الصعيدين خلال الأسبوع الأخير من أبريل والنصف الأول من مايو ١٩٤٨.

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٣، ملف ١ - ٢٦ / س ج/ ٣٣ ج١، مذكرة مرفقه بمذكرة اللواء موسى لطفى رقم ع ح / ٥/٢/١٠ (١) إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، بدون تاريخ.

فعلى الصعيد العسكرى، عُقد مؤتمر برئاسة هيئة أركان حرب الجيش فى السادس والعشرين من أبريل لاستكمال «تجميع القوات المصرية فى العريش تمهيداً للتقدم نحو فلسطين. وقد صدرت تعليمات العمليات الحربية رقم (٧) عن ذلك» (١). وكانت هذه التعليمات تقضى باستكمال حشد القوات من الأسلحة المختلفة (مجموعة لواء مشاة ومعاوناتها) قبل الساعة ١٢٠٠ يوم ٢٩ أبريل ١٩٤٨. أى قبل أول مايو كما جاء فى وثيقة وزارة الدفاع التى سبقت الإشارة اليها.

وطبقا لتلك التعليمات، كان على قيادة السلاح الجوى أن تجهز قبل التاريخ المحدد «٦ طائرات مقاتلة وطائرة استطلاع بالصور كخط أول فى مطار العريش، ٩ طائرات مقاتلة، ٣ نقل من طراز داكوتا، ١ طائرة استطلاع بالصورة كخط ثان فى قيادة السلاح الجوى الملكى»(٢).

وكان على هذه القوة أن تعمل لمعاونة قوات الجيش التى حددتها تعليمات العمليات رقم (٧) بثلاث كتائب مشاة والوحدات المعاونة لها. كما نصت تلك التعليمات على إنشاء قاعدة إدارية أمامية بالعريش تتحرك إليها القوات المصرية والقوات المعاونة للسلاح الجوى الملكى قبل الساعة ١٢٠٠ يوم ٢٩ أبريل.

وفى الوقت الذى كانت فيه إجراءات وزارة الدفاع تسير نحو التدخل بالقوات المسلحة فى فلسطين، تلقى رئيس الوزراء مذكرة من وزارة الخارجية المصرية تنصح بعدم التورط الرسمى فى الحرب بواسطة الجيش المصرى والاكتفاء بالمتطوعين، الذين لايجب أن تربطهم أى رابطة رسمية بالحكومة المصرية أو قواتها المسلحة. وتوضح تلك المذكرة أن النية كانت متجهة فعلا إلى الزج بالجيش المصرى فى فلسطين، حيث استُهلت تلك المذكرة بما يلى:

«أولاً: بمناسبة ماسيتقرر من اشتراك فرق مصرية من الجيش فى العمليات الحربية فى

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ٢٦ج ٥، مذكرة عن الحملة المصرية فى فلسطين، ١٤ نوفمبر ١٩٤٧ ـ ١٥ نوفمبر ١٩٤٨.

(٢) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١١٣. ـ يبدو أن عدد طائرات النقل بالخط الثانى زيد فيما بعد إلى ٥ طائرات. ـ انظر وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين، ج٢ (القاهرة: هيئة البحوث العسكرية، ١٩٦١)، ص ٢٣١.

فلسطين، من المهم أن نتدبر النتائج الدبلوماسية والحربية الخطيرة التى تترتب على هذا الاشتراك لو كان سافرا» (١).

وبعد أن عددت المذكرة المخاطر الدبلوماسية والحربية الخطيرة من واقع القانون الدولى وسياسات الدول الكبرى فى المنطقة والتى ستؤدى - طبقاً لما جاء فى المذكرة - إلى «اصطدام الجيوش العربية بالجيوش اليهودية يؤيدها حتماً بريطانيا وأمريكا وغيرها بالعتاد والرجال...(٢)»، نصحت قائلةً:

«ثانياً: لهذا، ولما كان من المحتم اشتراك مصر والبلاد العربية فى الجهاد بفلسطين اشتراكاً فعالاً، ولكى نتجنب النتائج الدبلوماسية والحربية الخطيرة المشار إليها آنفا، يجب أن يكون هذا الاشتراك مستترا تمام الاستتار وبصفة غير رسمية» (٣).

ولما كانت الحكومة المصرية - فى اجتماعات اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية فى القاهرة خلال شهر أبريل - قد علقت تدخل الجيش المصرى فى فلسطين بدخول الجيوش العربية الأخرى، فقد كان على الدول العربية الأخرى أن تحسم أمرها وتحدد متى وكيف تدفع قواتها إلى فلسطين. ومن ثم ، عُقد - تحت ضغط الأمين العام لجامعة الدول العربية - مؤتمر بعمان فى التاسع والعشرين من أبريل، حضره الملك عبد الله وعبد الآله الوصى على عرش العراق، والوزراء العراقيون والأردنيون، فضلاً عن الأمين العام لجامعة الدول العربية، وكان من المتوقع أن يلحق بهم رئيس وزراء لبنان ووزير الدفاع اللبنانى(٤).

وكان على هذا المؤتمر أن يبحث تدابير إنقاذ فلسطين بعد أن تعهد النقراشى للأمير عبد الآله بدخول الجيش المصرى إلى جنوب فلسطين إذا تعهدت الدول العربية الأخرى

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٣، ملف ١-٣٦/ س ج/٢٣ج١، صورة مذكرة من الخارجية المصرية إلى رئيس الوزراء، ٢٧ أبريل ١٩٤٨، مسلسل ٨٥-٨٦.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٣٨ - ١٣٩.

بالتدخل بقواتها فى الوقت نفسه(١)، وفى هذا المؤتمر تقرر دخول الجيوش العربية فلسطين فى الثامن من مايو(٢).

واجتمع رؤساء أركان حرب الجيوش العربية فى اليوم التالى بعمان، حيث انضم إليهم القائمقام حافظ بكرى ـ كضباط اتصال بين الجيش المصرى والجيوش العربية الأخرى ـ لبحث احتياجات التدخل وحجم القوات المطلوبة(٣). وقد استمرت اجتماعات السياسيين والعسكريين العرب فى عمان حتى الأول من مايو. وكان من رأى العسكريين أن أقل مايجب تدبيره وتجهيزه من قوات عربية للتدخل هو مالايقل من خمس فرق كاملة من المشاة والأسلحة المعاونة مع القوات الجوية التى تملكها مصر والعراق والتى يجب ألا تقل عن ستة أسراب مقاتلة وقاذفة قنابل. إلا أن السياسيين العرب لم يرق لهم هذا التقدير، واتهموا قادتهم بالمغالاة وأمروهم بالدخول بالقوات المتيسرة لديهم والعمل على زيادتها تدريجياً (٤).

وقد ثار بعد اجتماعات عمان خلافان رئيسيان، الأول حول توقيت دخول الجيوش العربية فلسطين، والثانى حول قيادة القوات المسلحة العربية التى سيتم الزج بها فى فلسطين. وبالنسبة لهذين الخلافين فإن رسالة عبد الرحمن عزام ـ الأمين العام لجامعة الدول العربية آنذاك ـ التى بعث بها إلى الحكومة المصرية من دمشق فى السادس من مايو، توضح الأمر على الوجه التالى:

«١- كانت حكومة الدول العربية الممثلة فى اجتماعات عمان قد اتفقت على المبادرة إلى العمل الحربى داخل فلسطين قبل يوم ١٥ مايو. وحددت ٨ مايو تاريخا لبدء تدخلها. ولما هدد الملك عبد الله بتنفيذ ذلك اعترض الإنجليز بشدة، فاضطر إلى تأجيل العمل إلى يوم ١٦ مايو. ولكن حكومتى سوريا ولبنان طلبتا يوم ١٩٤٨/٥/٤ إنجاز ماتُفق عليه. وأجرت اتصالات

(١) نفس المرجع، ص ١٣٩.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٣، ملف ١ - ٢٦ / س ج١، تسجيل لرسالة شفهية من عبد الرحمن عزام أرسلها من دمشق، ٦ مايو ١٩٤٨، مسلسل ٧١ - ٧١.

(٣) نفس المرجع، تقرير القائمقام حافظ بكرى عن المؤتمر العسكرى بعمان يومى ١، ٢ مايو ١٩٤٨ مسلسل ٥٤.

(٤) وحيد الدالى، أسرار الجامعة العربية (القاهرة: مكتبة روزاليوسف، ١٩٨٢)، ص ٢٣٣.

انظر أيضا، شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٥٨.

بجلالة الملك عبد الله فأوفد جلالته يوم ١٩٤٨/٥/٥ رسولا خاصا إلى دمشق يحمل رده. وهو يشترط لتنفيذ مااتفق عليه من تدخل قبل ١٦ مايو أن يكون ذلك بالإجماع، وجلالته يقصد بذلك اشتراك مصر مع توحيد القيادة، التى طلب جلالته أن يتولاها مصرى.

«وقد وجه جلالته إلى حضرة صاحب الجلالة مولانا الملك (فاروق) رسالة فى هذا الشأن[1]». ثم استطرد عزام فى رسالته يحث الحكومة المصرية على التدخل بقوله: «المفهوم أن الجيش الأردنى سيقاتل والعراق أخذ فى زيادة قوات جيشه فى شرق الأردن)، وقد حشدت سوريا ولبنان ماالديهما على الحدود.

«ويتساءل الجميع عن موقف مصر. هل أرسلت جنوداً بصفة متطوعين كمقدمة لتداخلها...

«٤- أرجو المبادرة إلى إيفاد ممثل مصر العسكرى حافظ بك (بكرى) إلى عمان فوراً بمعلومات قطعية عن مدى وكيفية اشتراك مصر سواء قبل ١٥ مايو أم بعده. وأخشى أن تُصور مصر على غيرحقيقتها، فتُرمى بأنها هى العقبة فى سبيل إنقاذ فلسطين، أو على الأقل فى سبيل محو العار اللاحق بالبلاد العربية بسبب الحالة فى فلسطين.

«٥- ورأيى أن تدخل الجيوش العربية فى فلسطين سيُحدث ارتباكا فى صفوف اليهود ويضطرهم إلى طلب الصلح من العرب.

«٦- حاولت على (معرفة) رأى الإنجليز فى سوريا وشرق الأردن، فيما إذا كان تدخل الجيش المصرى يترتب عليه رد فعل سيء فى العلاقات المصرية ـ الإنجليزية. ولم أتبين حتى الآن أن مثل هذا التدخل يحدث نتيجة خاصة بالنسبة لهذه العلاقات، وإنما يُنظر إلى تدخل الجيش المصرى بنفس المنظار الذى ينظر به إلى تدخل الجيوش العربية الأخرى. ولكن الإنجليز المذكورين يلاحظون أن الجيش المصرى مُعد بكيفية تفوق إعداد جيوش الدول العربية الأخرى بما فيها شرق الأردن.

«٧- ستتخذ القوات المصرية منطقة غزة مسرحا لنشاطها فى البداية إلى أن ينجلى الموقف إلى مسافة بعيدة فى الرقعة المخصصة للدولة العربية فى مشروع التقسيم. ويمكن الحصول

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة ٣، رسالة عبد الرحمن عزام المشار إليها.

فى هذه الحالة من سكان منطقة غزة على دعوة منهم للقوات المصرية لحمايتهم. ومهما يكن من شىء فإنه يجب منذ الآن إعداد مبررات الحركة» [1].

ورسالة الأمين العام لجامعة الدول العربية لاتحفز مصر على التدخل بقواتها المسلحة فحسب، بل وتطمئن حكومتها بالنسبة للمسألتين اللتين يتخوف منهما رئيس وزرائها، وهما حالة الجيش وموقف بريطانيا من التدخل.

فبالنسبة للأولى نجد «عزاماً» يُهوِّن من أمر التدخل بالقوات العربية، فاليهود ـ فى رأيه ـ سيرتبكون ويطلبون الصلح بمجرد دخول الجيوش العربية فلسطين، فضلاً عن شهادة الإنجليز بتفوق الجيش المصرى على قرنائه فى الدول العربية [2]. أما موقف بريطانيا، فإنه يُطمئن النقراشى أنها لاتعارض التدخل بشرط أن يتم بعد نهاية الانتداب، كما أنها ترى أن تدخل مصر العسكرى مَثَلُهُ كمثل تدخل باقى الدول العربية.

أما من ناحية القيادة العامة، فتوضح الرسالة رغبة الملك عبد الله فى إسنادها لأحد المصريين «لأنه يعتقد أن مصر إذا وعدت أنجزت وأن جانبها مأمون ولايُخشى منها غدر[3]» إلا أنه يبدو أن ـ العراق اعترض على ذلك، بينما اعترضت مصر على تولى القيادة ضابط عراقى[4]، ولما كان قائد الفيلق الأردنى ضابطاً بريطانياً مُعاراً، فقد تُوج ذلك الخلاف العربى بإسناد تلك القيادة إلى الملك عبد الله فى العاشر من مايو، رغم المعارضة التى لاقاها ذلك الاختيار من بعض الدول العربية. وعُين اللواء نور الدين محمود (العراقى) نائباً له [5].

وتشير الوثائق المصرية إلى أن عدم الاتفاق حول تولى قيادة عسكرية موحدة لجميع الميادين ـ كما كانت مصر ترى ـ دفع بها إلى ارسال هيئة مستشارين عسكريين إلى عمان

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان. ـ انظرعبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٤٠، حيث يؤكد جلوب تصور عزام.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٣٩. يشير الدكتور عبد الرحيم، إلى أن عزاماً كان ميالا إلى جعل مقر القيادة العامة فى دشق وإسنادها إلى ضابط عراقى.

(٥) الدالى، المرجع المشار إليه، ص ٢٣٤ ـ ٢٣٥.

«للحصول على التفاهم والتعاون التام بين الجيش المصرى والأردنى فى العمليات المنتظرة فى فلسطين» (١).

وتوضح رسالة عبد الرحمن عزام أن موقف مصر النهائى، بالنسبة لمدى اشتراكها فى التدخل ومتى يتم ذلك، لم تكن واضحة للأمين العام، والدول العربية الأخرى حتى تاريخ تلك الرسالة فى ٦ مايو، رغم أن مبدأ التدخل كان متفقا عليه، مما دعا عبد الرحمن عزام إلى استعجال تحديد موقف مصر النهائى.

كما تبين تلك الرساله أن الأمين العام لجامعة الدول العربية ـ المحرك الأول لتيار التدخل بالجيوش العربية وحامل لوائه ـ كان غير قادر على استيعاب الموقف وتقديره بشكل سليم. فهو لايتوقع قتالا حقيقياً، ويرى أن مجرد دخول الجيوش العربية فى فلسطين سيربك اليهود ويدفعهم إلى طلب الصلح.

وهذا التصور الساذج من الأمين العام لجامعة الدول العربية، وقناعة الحكام العرب به ـ كما سنرى ـ يوضح الفرق بين الجدِّية التى كانت تنظر بها القيادة الصهيونية إلى قضية الحرب ونظرة العرب إليها.

ولما كانت رسالة الأمين العام تشير إلى أن اعتراض بريطانيا كان على موعد التدخل العربى فحسب، فإن ذلك يعني موافقة ضمنية من بريطانيا على تدخل الجيوش العربية فى فلسطين ـ بما فى ذلك القوات المصرية ـ بعد انتهاء الانتداب البريطانى فيها، وهو مايطرح السؤال التالى:

هل كان هذا الموقف من بريطانيا يهدف الى توريط أىٍ من الدول العربية فى الصراع المسلح مع القوات الصهيونية ـ كما يرى بعض السياسيين والكتّاب ـ أم كان ذلك لأهداف أخرى؟ إن مارواه «چون باجوت جلوب(٢)» عما دار بين توفيق أبو الهدى، رئيس الوزراء الأردنى وأرنست بيڤين وزير الخارجية البريطانى فى لندن عام ١٩٤٨ قبل أن تشتعل الحرب، ليُلقى الضوء على أهداف السياسة البريطانية فى ذلك الوقت.

(١) أوراق اللواء المواوى الشخصية،، مسودة تقرير هيئة العمليات المشتركة، ص ٤.

(٢) چون باجوت جلوب قائد الفليق الأردنى عام ١٩٤٨، وهو ضابط بريطانى كان معاراً لمملكة شرق الأردن، يميل للبدو ويجيد اللغة العربية.

ففى ذلك اللقاء ـ الذى قام فيه «جلوب» بدور المترجم ـ استعرض توفيق أبو الهدى الموقف المنتظر فى فلسطين بعد جلاء البريطانيين ونهاية الانتداب، وأوضح أن اليهود يملكون البنية الأساسية لتولى السلطة، كما أعدوا جيشا قويا من قوات الهجناه، بينما يفتقر عرب فلسطين إلى الزعامة، وليس لديهم جيش، كما أنهم يفتقرون إلى الوسائل الضرورية اللازمة لإقامة مثل هذا الجيش. وعلى ذلك، «إذا نفَّذت بريطانيا قرارها بالانسحاب فسيحدث أحد أمرين، إما أن يتجاهل اليهود قرارات التقسيم ويحاولوا احتلال فلسطين بأسرها وتحويلها إلى دولة يهودية، أو يعود الحاج أمين الحسينى إلى فلسطين ويحاول فرض زعامته فيها. وهذا مالا نريده، ولاتريدونه أنتم... ولذلك فإن الأردن قرر دخول فلسطين (بعد) انتهاء الانتداب، واحتلال المناطق المخصصة للعرب بموجب مشروع التقسيم.

«وقد ردَّ بيفن على ذلك بقوله.. من حقكم أن تفعلوا ذلك ولكن لاتتجاوزوا هذه المناطق ولاتهاجموا المناطق المخصصة لليهود. فقال أبو الهدى، حتى لو أردنا ذلك فإننا لانستطيعه»(١).

إلا أن «چون جلوب» فى كتابه: «A Soldier with the Arabs» قال أن رد بيفن على استعراض توفيق أبو الهدى للموقف ونية دخول الجيش الأردنى إلى فلسطين هو «أنه يبدو أن ذلك هو الشىء الواضح الذى يمكن عمله (٢)»، وأنه أى جلوب ـ قام بتذكير توفيق أبو الهدى باللغة العربية، «أن الفيلق العربى لايستطيع احتلال منطقة غزة أو الجليل الأعلى اللتين تم تخصيصهما للعرب (فى قرار التقسيم)(٣). وعندئذ أمن توفيق أبو الهدى على قوله.

وعندما ترجم لبيڤن قول توفيق أبو الهدى، رد وزير الخارجية البريطانية مرة أخرى، «أنه يبدو أن ذلك هو الشىء الواضح الذى يمكن عمله، ولكن لاتذهبوا إلى غزو المناطق المخصصة لليهود»(٤). وهو مارد عليه توفيق أبو الهدى، «أنه لن تتوفر لنا القوات لنفعل ذلك حتى لو رغبنا فيه» (٥).

---

(١) جلوب، چون باجوت، حديث صحفى بعنوان «حوار مع جلوب» (القاهرة، جريدة الأهرام ٥ أبريل ١٩٨٤)، ص ٥.

(٢) Glubb, John Bayot, A Soldier with the Arabs (London,Hoder and Stoughton, 1969), p.63.

(٣) نفس المرجع، ص ٦٣-٦٦.

(٤) نفس المرجع، ص ٦٦.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

وتوضح كلتا روايتى «جلوب» السياسية البريطانية تجاه القضية الفلسطينية آنذاك، والتى تتلخص فى تنفيذ قرار التقسيم بواسطة العرب أنفسهم وبقواتهم. ومن ثم، جاء قبولها لدخول الفيلق العربى إلى الضفة الغربية للأردن ـ المخصصة للدولة الفلسطينية العربية فى قرار التقسيم ـ دون تجاوزها إلى المناطق اليهودية، ثم الموافقة الضمنية بعد ذلك على دخول الجيوش العربية الأخرى باقى المناطق العربية المخصصة فى مشروع التقسيم. حيث يمكن للقوات العراقية تدعيم القوات الأردنية فى الضفة الغربية، أو تدعيم سوريا ولبنان للسيطرة على الجليل الأعلى، بينما تسيطر مصر على قطاع غزة، وهى المناطق التى تقع خارج إمكانات الفيلق الاردنى.

وبهذه السياسة، فإن بريطانيا كانت تُرضى الولايات المتحدة ـ التى تمارس الضغط عليها ـ بشأن قيام الدولة اليهودية فى فلسطين من ناحية، وتُحد من احتمال سيطرة الدولة اليهودية على كل أو أغلب فلسطين من ناحية أخرى، وهو ماكانت تُنذر به موازين القوى بين العرب واليهود فى فلسطين فى ذلك الوقت. الأمر الذى لو سمحت به كان سيقضى على آمال الملك عبد الله فى ضم الضفة الغربية إلى مملكته ويزيد موقفها سوءً فى المنطقة، خاصةً بين أصدقائها فى شرق الأردن والعراق.

هذا من ناحية، ومن ناحية أخرى، فإن اشتعال القتال بين القوات العربية والصهيونية ـ وهو بالقطع أمر كان وارداً فى ذهن وزير الخارجية البريطانية ـ سيدفع العرب إلى اللجوء لبريطانيا طلباً للعون والسلاح [(١)]، فضلاً عن كونه سيُحرج الولايات المتحدة، التى تحاول إزاحتها من المنطقة . فمعاونة الأخيرة لليهود فى قتالهم ضد الجيوش العربية التي تمثل دول المنطقة، سيجعلها تدخل فى صدام مباشر مع الدول العربية، مما يوقف أو يحد على الأقل من التغلغل الأمريكى فى تلك الدول، وهو ماكان يثير قلق وزارتى الخارجية والدفاع فى الولايات المتحدة فى ذلك الوقت [(٢)].

ومن هنا، جاء عدم اعتراض بريطانيا علي تدخل الجيوش العربية فى فلسطين، بشرط ألا

(١) عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١١٠. - انظر خلاصة موقف بريطانيا من وثائقها بنفس المرجع، ص ١١٥، ١٣٢، ١٣٣، ١٤٥، ١٤٦.

(٢) نفس المرجع، ص ١٢٢.

تتجاوز القسم المحدد للدولة العربية فيها. وليس في الوثائق البريطانية أو المصرية، التي أمكن الاطلاع عليها، مايشير إلى أكثر من عدم المعارضة لذلك التدخل، وهو مايتمشى مع المصالح البريطانية آنذاك. لأن التحريض المباشر كان سيُلزم بريطانيا بتقديم المساعدة للدول التي حرضتها ويورطها بشكل مباشر في الصراع، وهو ماكانت تسعى إلى تجنبه، كما رأينا من أسباب تأجيلها لتزويد مصر بالطائرات النفاثة حتى ينجلي الموقف في فلسطين.

ولم تكن رسالة عبد الرحمن عزام في السادس من مايو، هي رسالته الوحيدة للضغط على النقراشي وحثه على إشراك القوات المسلحة المصرية في عملية التدخل العسكري، حيث أرسل بعد يومين من رسالته الأولى برقية موجهة إلى مجلس الوزراء المصري تؤكد ماجاء في رسالته من عدم اعتراض بريطانيا على تدخل الجيوش العربية، وأن بريطانيا وافقت على تدخل الجيش الأردني في فلسطين لاعتقادها أن الدول العربية كلها ستدخل بعد ١٥ مايو، وأنها لن تعترضهم(١). وأضاف عزام في برقيته، أنه فهم من الوزير البريطاني(٢)، أنهم يظنون «أن مجهودا كبيرا سيبذل في أمريكا لمنع هذه الجيوش العربية من دخول الأرض المقدسة، نظراً لأن اليهود قد أُصيبوا بذعر شديد من احتمال تدخل هذه الجيوش وأنهم قد يميلون إلى الصلح قبل اجتياحها لهم، وقد اتضح أن القوات اليهودية كان مبالغاً فيها...» (٣).

وفي العاشر من مايو اجتمعت اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية في دمشق. وحضر ذلك الاجتماع الممثلون العسكريون للجيوش العربية، الذين طُلب منهم وضع خطة نهائية للعمليات المقبلة في فلسطين. إلا أن الأمر انتهى في النهاية إلى تعيين هدف لكل جيش عربي يصل إليه في وقت محدد ثم تصدر أوامر أخرى بعد ذلك تبعا للموقف (٤).

ويوضح القائممقام حافظ بكري ـ الذي كان قد عاد إلى دمشق بعد رسالة عبد الرحمن عزام في ٦ مايو ـ في تقريره لوزير الدفاع المؤرخ في ١١ مايو ١٩٤٨، أنه «تم الاتفاق في المؤتمر العسكري على أن الغرض من إشراك القوات النظامية في القتال هو سرعة الحصول

---

(١) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٢٢.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان. ـ الأرجح أنه وزير بريطانيا المفوض في الأردن.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، ص ١٢٣، ١٥٨.

على نتائج عسكرية لصالح قضية فلسطين من وجهة نظر دول الجامعة العربية قبل أن يكون تدخل هيئة الأمم المتحدة أو مجلس الأمن حقيقة فعلية» (١). ثم استعرض التقرير الأهداف المخصصة لكلٍّ من الجيوش العربية.

والجدير بالملاحظة هنا أن كافة الأهداف المبدئية التى حُددت للجيوش العربية لكي تصلها، ثم تصدر إليها الأوامر بعد ذلك طبقا للموقف، تقع فى جملتها داخل الدولة العربية التي حددها قرار التقسيم باستثناء رءوس الكبارى المحددة عبر نهر الأردن لكل من سوريا والعراق، والتى لم تكن تتجاوز مستعمرات الحدود. فكل من «نابلس ورام الله» المحددين كهدفين للقوات الأردنية، «وغزة والمجدل» المحددين للقوات المصرية، بالإضافة إلى «نهارية» التى حُددت للقوات اللبنانية، تقع جميعها فى إطار الدولة العربية فى مشروع التقسيم (٢)، وهو أمر له دلالته كما سنرى (انظر الخريطة رقم ١).

ولما كان الأمين العام لجامعة الدول العربية لم يتلق رسمياً ردَّ الحكومة المصرية على رسائله حتى العاشر من مايو، فقد اتصل لاسلكياً بالنقراشى مساء نفس اليوم لاستعجاله، فأخبره الأخير أنه سيرسل كامل عبد الرحيم صباح اليوم التالى إلى دمشق لحضور جلسات اللجنة السياسية ومعه التعليمات اللازمة (٣).

وقبل أن يصل ممثل الحكومة المصرية إلى دمشق، أرسل الأمين العام رسالة أخرى - يحملها القائممقام حافظ بكرى ومؤرخه فى ١١ مايو - إلى وزير الخارجية المصرية يخطره فيها «باجتماع اللجنة السياسية فى وقت تحرجت فيه الحاجة (الحالة) فى البلاد العربية واضحت حكوماتها نتيجة انفعال الرأى العام لاتستطيع التخلف عن التقدم بجيوشها مخافة الثورات الداخلية، وهو الآن لايعرف ماذا سيكون موقف مصر بالضبط، ومن المحتمل إحراجها إلى أقصى حد إذا كان هناك تردد فى التعاون...» (٤).

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة ٣، ملف ١ - ٢٦ / س ج/ ٢١، تقرير القائممقام حافظ بكرى من دمشق، ١١ مايو ١٩٤٨، مسلسل ٦٤.

(٢) تكاد تجمع المصادر العربية الأخرى على تلك الأهداف، إلا أن لبنان تغير هدفه فيما بعد ليكون الدفاع عن الحدود اللبنانية، بعد أن تغيرت أوضاع القوات السورية.

(٣) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٢٣.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

ويستطرد الأمين العام فى رسالته السابقة موضحاً «أن الملك عبد الله سيتحرك بجيشه يوم ١٥ مايو مهما فعل الآخرون، ومعنى ذلك أنه إذا لم يتقدم الآخرون فسيحتل هو القسم العربى، ويُرجع مسئولية الفشل على باقى الدول، وهذا مالا يستطيع العراق وسوريا ولبنان أن تقبله، ولذا قررت الدخول يوم ١٥ بجيوشها إلى فلسطين، فيجب التوكل على الله والعمل، لأن كل مايحدث منه أقل ضررا من التردد... (١).

ومن رسائل الأمين العام السابقة والأهداف المبدئية التى حُددت للجيوش العربية، بالإضافة إلى المسار الذى اتخذته العمليات بعد ذلك يمكن أن نرى تردد الحكومة المصرية فى الزج بالجيش المصرى فى فلسطين حتى اللحظة الأخيرة، من ناحية، ونوايا وتصورات السياسيين العرب آنذاك من ناحية أخرى.

فدخول الجيوش العربية كان يستهدف المناطق العربية فى مشروع التقسيم على أمل تداعيات الموقف بعد ذلك فى أحد اتجاهين، إما جنوح اليهود إلى الصلح ـ وهو ماكان يبشر به الأمين العام ـ أو أن تتدخل الأمم المتحدة فتجبر الأطراف على وقف القتال، وهو مايحفظ ماء وجه أولئك الحكام وينقذهم من غضب شعوبهم الثائرة، لو تخلفوا عن دفع جيوشهم لإنقاذ فلسطين. ولما كان الملك عبد الله هو الذى تقدم ليقود المسيرة، فما كانوا ليظهروا اقل منه حماسة للتدخل، حتى وإن اختلفت أهدافهم ونواياهم. (انظر الخريطة رقم ٢).

وبالنسبة لمصر، يشير الدكتور إبراهيم شكيب إلى أن مهمة القوات المصرية حُددت لها فى غيبة ممثل عن الجيش المصرى فى اجتماع العاشر من مايو فى دمشق(٢). أما الدكتور فلاح خالد، فقد أشار إلى أن مصر مُثلت فى هذا الاجتماع بواسطة العقيد عبد الحميد غالب.(٣) إلا أن الوثائق الرسمية لوزارة الدفاع تشير إلى أن ممثل الجيش المصرى فى ذلك الوقت فى دمشق كان القائممقام حافظ بكرى، وقد قدم تقريراً لوزير الدفاع بتاريخ ١١ مايو ١٩٤٨ ـ سبقت الإشارة إليه ـ وضح فيه الموقف العام وماتم من إجراءات والمهام التى خُصصت لكل من القوات العربية وبالنسبة لمصر، كانت تلك المهمة كما يلى:

(١) نفس المرجع، ص ١٢٣ - ١٢٤ - انظرعبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٤٢.

(٢) نفس المرجع، ص ١٥٨، ١٦١.

(٣) خالد، المرجع المشار إليه، ص ١٩٣.

«(د) القوات المصرية:

تتقدم إلى المجدل فى (مع) تأمين جناحها الأيمن عند بيرسبع ـ الخليل لتطهير المنطقة.

«(هـ) يعاون السلاح الجوى القوات الأرضية لبلوغ أهدافها وتأمين تحركاتها.

«(و) يعاون السلاح البحرى المصرى فى تأمين الشاطىء ومراقبة عدم نزول أو إفلات أى قوات من البحر على الجناح الأيسر للقوات المصرية» (١).

ويشير القائممقام حافظ بكرى فى نفس التقرير، إلى أنه كان على السلاح الجوى الملكى المصرى أن يقوم «بضرب تمهيدى قبل سعت الصفر على المراكز الصناعية الهامة لليهود، وبالأخص منطقة تل أبيب» (٢).

وبتحليل المرحلة الأولى من الحرب المعلنة سنجد أن مصر قد حققت كل تلك الأهداف حتى بداية الهدنة الثانية فى ١٨ يوليو، وقبل أن تركز إسرائيل جهودها الرئيسية على الجبهة المصرية.

تقنين دفع الجيش المصرى إلى فلسطين:

فى الوقت الذى كانت تجرى فيه تلك الأحداث السابقة مابين عمان ودمشق كانت رئاسة الجيش تحاول حشد ماحددته تعليمات العمليات رقم (٧) ـ السابق الإشارة إليها ـ بمنطقة العريش. إلا أنه يبدو أن رئاسة الجيش كانت تجد صعوبة فى حشد تلك القوة المتواضعة التى حددتها التعليمات، لعدم التصديق السياسى على أغلب المطالب التى طلبتها تلك الرئاسة فى تقدير الموقف الذى سبق تقديمه إلى وزير الدفاع.

وعندما لم يجد اللواء موسى لطفى مدير عمليات الجيش صدًى لمذكراته السابقة، أرسل مذكرة جديدة لرئيس هيئة أركان حرب بالنيابة فى التاسع من مايو، يناشده سرعة استكمال

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة ٣، ملف ١- ٣٦ / س ح/٢١، تقريرالقائممقام حافظ بكرى، ١١ مايو، مسلسل ٦٢ - ٦٤.
- عاد القائممقام حافظ بكرى إلى مصر يوم ١١ مايو ١٩٤٨، حيث قدم تقريره المشار إليه لوزير الدفاع ولتسليم رسالة عزام إلى وزير الخارجية ثم ضُم بعد ذلك إلى هيئة المستشارين المصريين التى تقرر سفرها إلى عمان برئاسة الأميرالاى سعد الدين صبور يوم ١٣ مايو.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

القوات فى العريش، ويطلب إما التدخل رسميا بالقوات الموجودة بالعريش بعد استكمالها، أو التدخل بالقوات الموجودة (قبل استكمالها) بصفة غير رسمية. كما طالب بقيام السلاح الجوي باستطلاع وتصوير منطقة العمليات المنتظرة (١).

وتوضح مذكرة اللواء موسى لطفى الأخيرة أنه حتى التاسع من مايو ١٩٤٨ لم يكن قد تم استكمال حشد القوات التى كان مقدرا حشدها قبل الساعة ١٢٠٠ يوم ٢٩ أبريل، نتيجة لعدم توفر الاحتياجات التى سبق طلبها، كالاعتمادات المالية وإعفاء وحدات الجيش من مهام الخدمة المدنية كالأمن الداخلى ودعوة الاحتياط... إلخ. ورغم ذلك، استمر الانزلاق فى اتجاه تدخل الجيش فى فلسطين، تحت ضغط الاتجاه العربى، ومنادة الشعب المصرى بذلك التدخل، على أن يتم تدعيم الجيش خلال الحرب. وربما ساعد على ذلك الانزلاق تهوين عبد الرحمن عزام لما ستواجهه القوات المصرية فى الصراع المنتظر، وهو مايبدو واضحاً من أقوال النقراشى والملك فى ذلك الوقت. كما يوضح القصور البالغ فى تقدير إمكانات ونوايا العدو المنتظر مواجهته بواسطة كل من القيادتين السياسية والعسكرية المصرية آنذاك، خاصة فيما يتعلق بقدرات العدو على تعبئة الطاقات اليهودية خارج فلسطين.

ففى العاشر من مايو، حضر النقراشى اجتماعاً برئاسة الجيش، لبحث الموقف على ضوء اتجاه مصر إلى مشاركة الدول العربية فى التدخل فى فلسطين، حيث قال للحاضرين، أن موقف مصر بين الدول العربية يحتم عليها دخول الحرب، وبعد نقاش طويل حول إمكانات القوات المصرية بالعريش ـ والتى رأى قائدها أن قوتها القتالية ومستوى تدريبها وحالتها الفنية دون المستوى الذى يسمح بزجها فى الحرب، حاول رئيس الوزراء أن يطمئن قائد قواته فى الجبهة، مؤكداً أن المسألة ستسوى سياسياً بسرعة، وأن الأمم المتحدة سوف تتدخل، فضلا عن أن الاشتباكات لن تخرج فى حقيقتها عن مظاهرة سياسية وليست عملاً حربيا (٢).

وتوجه رئيس الوزراء فى نفس اليوم إلى البرلمان لتقنين الزج بالقوات المسلحة إلى الحرب من الناحية الدستورية. فقابل رئيس مجلس الشيوخ فى مكتبه، وطلب منه عقد جلسة فى مساء

(١) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٥٧.

(٢) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٥ - ٤٦.

اليوم التالى لمناقشة مسألة فلسطين [1]. إلا أنه عندما عرض الدكتور هيكل طلب رئيس الوزراء على المجلس فى مساء نفس اليوم اقترح الشيخ محمد الوكيل ـ نظراً لخطورة الموضوع وأهميته ـ انتخاب لجنة من المجلس تمثل جميع الهيئات السياسية الموجودة فيه للاجتماع برئيس الوزراء فى تلك الليلة واليوم التالى إذا احتاج الأمر، لتستمع إلى بيان رئيس الوزراء وتقدم للمجلس رأيها. فردّ النقراشى الذى كان حاضراً الجلسة، بأن اللجنة «سوف تنتهى الليلة من أعمالها ومهمتها» [2].

ووافق المجلس فعلا على تشكيل اللجنة التى اجتمعت برئيس الوزراء فور انتهاء تلك الجلسة واستمعت إلى بيانه. واستفسر بعض أعضائها عن قدرة القوات المسلحة وموقف الإنجليز من دخول الحرب فطمأنهم النقراشى على كفاءة القوات المسلحة وعدم اعتراض الإنجليز على دخول القوات العربية لفلسطين بعد انتهاء الانتداب [3].

وعندما عقدت الجلسة السرية لمجلس الشيوخ بكامل هيئاته فى مساء الحادى عشر من مايو، تم مناقشة الموضوع، ووافق المجلس على قرار اللجنة الخاصة التى كلفت بالاستماع إلى بيان الحكومة والذى كان نصه: «اجتمعت اللجنة لبحث ماكلفها به المجلس، وسمعت بيان دولة رئيس الحكومة، عمَّا يجب أن تقوم به مصر نحو فلسطين من ضرورة التدخل مع الجيوش العربية فى الوقت المناسب، لإعادة النظام والطمأنينة لذلك القطر، ومنع المذابح الحاصلة الآن. وقد وافقت اللجنة على هذه السياسة بالإجماع، وتدعو المجلس إلى الموافقة على رأيها» [4].

وبعد موافقة المجلس على قرار التدخل بالقوات المسلحة فى فلسطين، بدأت القوات المصرية تحركها من العريش فى الساعة الثامنة والنصف من صباح اليوم التالى (١٢ مايو) متوجه إلى رفح على الحدود المصرية ـ الفلسطينية، انتظاراً لتلقى تعليماتها النهائية [5]، والتى تسلمها اللواء المواوى فى الرابع عشر من مايو[6].

---

(١) يذكر الدكتور هيكل فى مذكراته أن لقاءه مع النقراشى، والذى طلب فيه عقد الجلسة السرية تم صباح يوم ١٢ مايو. ـ هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٣، ص ٤١ ـ ٤٢.

(٢) مكتبة مجلس الشعب، مضابط مجلس الشيوخ، الجلسة ٣٠، ٠ الاثنين ١٠ مايو، ص ٩١٦ – ٩١٧.

(٣) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٣، ص ٤٢ – ٤٣.

(٤) مكتبة مجلس الشعب، مضابط مجلس الشيوخ، الجلسة ٣١، الثلاثاء ١١ مايو.

(٥) وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين عام ١٩٤٨، ج١ ، ص ٥٧.

(٦) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٦.

ومن هذا السياق الزمنى لمجرى الأحداث نرى أن احتمال التدخل بالقوات المسلحة المصرية كان وارداً فى ذهن وزير الدفاع ورجل الملك آنذاك، منذ شهر فبراير، وهو مادعا وزير الدفاع إلى أن يطلب من قيادة قوات العريش ـ خلال زيارته لها فى الشهر نفسه ـ أن تبحث إمكانية التدخل بكل أو جزء من قوات العريش إذا ماتقرر الأمر.

كما ظهر أن اتجاه الحكومة المصرية إلى القبول بالتدخل العسكرى بالقوات المسلحة المصرية، بدأ خلال اجتماعات جامعة الدول العربية فى القاهرة خلال شهر أبريل تحت ضغط العراق وشرق الأردن، والأمين العام لجامعة الدول العربية. إلا أنه يبدو أن الحكومة المصرية آنذاك لم تكن متحمسة لذلك التدخل محاولةً تأجيله، خاصةً وقد كان الموقف فى الأمم المتحدة، خلال شهر أبريل وأوائل مايو، يسير بعيداً عن قرار التقسيم.

وعلى ذلك، فالقول بأن رئيس الوزراء المصرى فوجىء بقرار الملك بتحريك الجيش المصرى إلى فلسطين، وأن تحوله إلى القبول باشتراك القوات المسلحة فى الحرب ـ بعد أن كان رافضاً لذلك ـ حدث فجأة فى الثانى عشر من مايو تحت ضغط الأمر الواقع بعد قرار الملك، ورغبته فى عدم إثارة أزمة دستورية، نظراً للوضع الداخلى المتردى للبلاد(١)، يعتبر قولا غريبا فى ظل سياق الأحداث السابقة التى تؤكدها الوثائق المصرية، الأمر الذى يستدعى مناقشته، خاصة وأن كثيرا من الباحثين استندوا إلى تلك الرواية من الدكتور محمد حسين هيكل دون مناقشتها.

فطبقاً لما جاء فى مذكرات الدكتور هيكل ـ رئيس مجلس الشيوخ آنذاك ـ أن النقراشى دخل عليه مكتبه صباح الثانى عشر من مايو، طالباً عقد جلسة سرية لتعرض الحكومة على المجلس قرارها دخول القوات المصرية إلى فلسطين. فتولت الدهشة الدكتور هيكل وسأله:

«هل الدول العربية كلها متفقة على هذا؟ وأجابنى نعم. قلت: وهل لدى جيشنا من العتاد الحربى مايكفى حرب الميدان لمدة ثلاثة أشهر على الأقل؟ وأجاب نعم وأكثر من ثلاثة أشهر. قلت: وماعسى أن يكون موقف إنجلترا من هذا الأمر؟ وهل اتفقتم على خطة؟ وأجاب: انجلترا لاتعارض، وأنا مطمئن لها، وإن كنت لاأخفى عليك أنها قادرة إذا رأت، أن تقف منا مثل موقفها فى نفارين...

(١) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٢ ص ٢٨٠.

«انعقدت جلسة الشيوخ فى مساء ذلك اليوم (١٢ مايو) وطلب رئيس الوزراء عقد جلسة سرية فى الغد لمناقشة الموقف فى فلسطين، ووافق المجلس واقترح تأليف لجنة خاصة من جميع الأحزاب تنعقد فورا لتستمع إلى بيانات الحكومة وتقدم للمجلس رأيا.

«... وقد أكد رئيس الوزراء فى اللجنة أن مصر على استعداد لمواجهة الموقف وأنها ستنتصر على اليهود لامحاولة، وأن تمنع بذلك قيام الدولة اليهودية التى قررت الأمم المتحدة قيامها حين أقرت تقسيم فلسطين» (١).

ونظراً لأن إسماعيل صدقى كان يعارض الزج بالقوات المصرية فى الحرب، على أساس أن تلك القوات كان ينقصها الكثير من العتاد والأسلحة - وهو ماكان يعلمه حين كان رئيسا للوزراء حتى آخر ١٩٤٦ - فإن النقراشى أكد لأعضاء مجلس الشيوخ، فى جلسته السرية فى اليوم التالى مرة أخرى «أن لدى الجيش المصرى السلاح والعتاد لخوض الحرب شهورا عدة. وأيد اللواء أحمد عطية تصريح رئيس الوزراء. وكان عطية (باشا) إلى أشهر مضت وزيرا للحربية معه، كما كان وزيرا للحربية مع صدقى (باشا)»(٢). وانتهى الأمر بموافقة مجلس الشيوخ على قرار دخول القوات المصرية إلى فلسطين بإجماع الآراء بعد انسحاب إسماعيل صدقى من الجلسة (٣).

ومن رواية الدكتور هيكل السابقة يُفهم أن لقاءَه بالنقراشى وعِلْمَه بالموضوع للمّرة الأولى تم صباح الثانى عشر من مايو. وأن الجلسة السرية التى نُوقشت فيها توصيات اللجنة الخاصة، وموافقة المجلس على تلك التوصيات تمّت فى مساء الثالث عشر من مايو.

وطبقاً لما ذكره الدكتور عبد الوهاب بكر، فإن طلب عقد الجلسة السرية تم فى العاشر من مايو، وأن الجلسة السرية عُقدت فى اليوم التالى. إلا أنه يفهم من رواية الدكتور بكر أن تلك الجلسة كانت خاصة باللجنة المشار إليها وليس بالمجلس كله (٤).

واتفق الدكتور إبراهيم شكيب مع الدكتور بكر فى أن اجتماع رئيس الوزراء مع اللجنة

(١) هيكل مذكرات فى السياسة المصرية، ج٣، ٤٢ - ٤٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٣.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) بكر، الجيش المصرى وحرب فلسطين، ص ٥٥-٥٦.

الخاصة تم فى مساء الحادى عشر من مايو. وقد استند كل منهما إلى مضابط مجلس الشيوخ، إلا أن الدكتور إبراهيم شكيب فى استعراضه لأحداث تلك الفترة، ربط ماسبق ذكره برواية الدكتور هيكل عن أحداث الثانى عشر من مايو وكأنها امتداد لها، وهو قول يناقض بعضه. فكيف يذهب النقراشى لمقابلة رئيس مجلس الشيوخ صباح الثاني عشر من مايو طالباً عقد جلسة سرية فى اليوم التالى (١٣ مايو) لمناقشة موضوع فلسطين (١)، بينما كان النقراشى قد طلب ذلك فعلا فى جلسة مجلس الشيوخ فى مساء الحادى عشر من مايو، وشُكِّلت اللجنة الخاصة التى استمعت إلى بيان رئيس الوزراء كما أشار الدكتور شكيب نفسه(٢).

كما ذكر الدكتور محمد نصر مهنّا، أن دخول القوات المصرية إلى فلسطين «طُرح على البرلمان المصرى فى جلسة سرية فى ١٢ مايو ١٩٤٨». وقد استند الدكتور مهنّا ـ طبقاً لروايته ـ إلى مضابط مجلس الشيوخ فى الثانى عشر من مايو(٣).

أما الدكتورة عايدة سليمة، فقد أشارت فى كتابها عن «مصر والقضية الفلسطينية»، إلى أن التبدُّل فى موقف النقراشى حدث فى الثانى عشر من مايو، استنادا إلى ماجاء فى مذكرات الدكتور هيكل (٤).

والحقيقة، طبقا لمضابط مجلس الشيوخ، تؤكد أنه لم يحدث أى جلسة سرية فى ذلك المجلس أو مناقشة متعلقة بدخول قوات الجيش فلسطين، أو موقف الحكومة من تلك القضية فى الثانى عشر من مايو ١٩٤٨، سوى مايتعلق بتعديل قانون الأحكام العرفية فى الجلسة

(١) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٢٧.

(٢) نفس المرجع، ص ١٢٥.

(٣) د. محمد نصر مهنا، مشكلة فلسطين أمام الرأى العام العالمى (القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٩)، ص ١٩٥. ـ ربما جاء ذلك الخلط الذى وقع فيه كل من الدكتور شكيب والدكتور مهنا نتيجة للجلسة السرية التى عقدت بمجلس النواب مساء ١٢ مايو لاستكمال عملية تقنين دخول الجيش فلسطين بعد موافقة مجلس الشيوخ مساء اليوم السابق، حيث وافق مجلس النواب أيضا على دخول الجيش فلسطين. - لمزيد من التفصيل، انظر سيد مرعى، أوراق سيد مرعى، ج١ (ط١: القاهرة: المكتب المصرى الحديث، ١٩٧٨)، ص ١٤٣ - ١٤٤.

(٤) سليمة، المرجع المشار إليه، ص ١٨١.

الثانية والثلاثين فى ذلك اليوم[1]. أما الجلسة التى طلب فيها النقراشى عقد الجلسة السرية لمناقشة دخول القوات المصرية فلسطين فهى الجلسة الثلاثون لمجلس الشيوخ، والتى عُقدت يوم الاثنين العاشر من مايو ١٩٤٨[2]. وتؤكد نصوص المضبطة لتلك الجلسة، أن اقتراح تشكيل اللجنة الخاصة للاستماع إلى بيان رئيس الوزراء فى الليل نفسها، تقدم به الشيخ محمد الوكيل.

كما تؤكد مضابط مجلس الشيوخ فى جلسته الحادية والثلاثين يوم الثلاثاء الحادى عشر من مايو اجتماع الجلسة السرية فى مساء ذلك اليوم لمناقشة الموضوع، على ضوء توصيات اللجنة الخاصة التى استمعت إلى بيان رئيس الوزراء فى الليلة السابقة. ثم تحولت الجلسة إلى العلنية فى الساعة الثامنة وعشر دقائق، حيث اتخذ المجلس قراره بالموافقة على دخول القوات المصرية فلسطين (كما جاء فى توصيات اللجنة الخاصة) [3].

وهنا نرى أن السياق الذى قدمه الدكتور هيكل للأحداث المتعلقة بعرض موضوع دخول القوات المصرية فلسطين على مجلس الشيوخ، هو أكثر الروايات قُرباً من الحقيقة باستثناء تواريخ تلك الأحداث، والتى ذكر الدكتور هيكل أنها بدأت فى الثانى عشر من مايو بدلا من العاشر من الشهر نفسه كما تؤكده مضابط مجلس الشيوخ.

ولما كان الدكتور هيكل ـ رحمه الله ـ شاهداً على تلك الأحداث ومشاركاً فيها، بصفته رئيسا لمجلس الشيوخ وزعيما لحزب الأحرار الدستوريين المشترك فى وزارة النقراشى، فقد استند كثير من الباحثين فى بحوثهم عن أحداث تلك الفترة، إلى ماجاء فى مذكراته عن السياسة المصرية. ومن هنا جاءت ضرورة تدقيق تواريخ تلك الأحداث.

إلا أن ذلك التدقيق قد يثير تساؤلاً عن أسباب وقوع الدكتور هيكل فى ذلك الخطأ، بالنسبة لتاريخ حدث هام كمناقشة قضية دخول مصر الحرب فى مايو ١٩٤٨، وهل هذا الخطأ جاء سهوا نتيجة لضعف الذاكرة بعد سنوات طويلة من وقوع الحدث. أم هو خطأ معتمد؟ وإذا

(١) مضابط مجلس الشيوخ، الجلسة الثانية والثلاثين، الأربعاء ١٢ مايو ١٩٤٨.

(٢) نفس المرجع، الجلسة الثلاثون، الاثنين ١٠ مايو ١٩٤٨، ص ٩١٦ - ٩١٧. - جاء فى نص مضبطة تلك الجلسة مايلى: «الرئيس: طلب إلى حضرة صاحب الدولة رئيس مجلس الوزراء، مناقشة مسالة فلسطين فى جلسة سرية تعقد غدا الثلاثاء ١١ مايو الساعة الخامسة والنصف مساء».

(٣) نفس المرجع، الجلسة الحادية والثلاثين، الثلاثاء ١١ مايو ١٩٤٨، ص ٩٢٩.

كان الأخير فما هى دوافعه؟ إلا أن ظروف الحدث وتوقيت كتابة المذكرات يُبقيان الاحتمالين قائمين.

فالدكتور هيكل كتب مذكراته عن ذلك الحدث ـ كما يقول هو نفسه ـ «بعد انقضاء عدة سنوات على تلك الجلسة التاريخية» (١). ومن ثم، فإن السهو والخطأ فى تذكر تاريخ تلك الجلسة أمر وارد.

إلا أن ذلك، لايعفى الدكتور هيكل من أن له وحزبه مصلحة سياسية فى تأخير موعد تلك الجلسة يومين، هما اللذان يحددان مسئولية مجلس الشيوخ عن التورط فى الحرب فى ذلك الوقت، وهل تم قرار المجلس بالموافقة على دخول الجيش إلى فلسطين قبل بدء تحرك ذلك الجيش أو بعد تحركه؟ كما يشير الدكتور هيكل فى مذكراته (٢).

فإذا كان تحرك الجيش من العريش إلى رفح قد بدأ صباح الثانى عشر من مايو وبقى فى رفح حتى فجر الخامس عشر قبل أن يعبر الحدود إلى فلسطين ـ كما جاء فى وثائق وزارة الدفاع ـ فإن ذلك يعنى أن الحكومة والبرلمان الذى يشارك فيهما حزب الأحرار الدستوريين ـ الذى يرأسه الدكتور هيكل ـ كانا يستطيعان الاعتراض على دخول القوات المصرية قبل تحركها فعلا، الأمر الذى تخلو منه محاضر مجلس الوزراء ومضابط مجلس الشيوخ عن تلك الفترة. ومن ثم، فإن تحرك القوات المصرية يكون قد بدأ بعد اتخاذ الإجراءات الدستورية السليمة، على ضوء موافقة مجلس الشيوخ مساء الحادى عشر من مايو كما أسلفنا.

وفى هذه الحالة فإن تبعة الزج بالقوات المسلحة إلى الحرب دون إعدادها وتجهيزها مُسبقاً ـ وهو ماأكدته الوثائق السياسية والعسكرية ـ تقع على عاتق كل من الملك والحكومة والبرلمان، كل على قدر مسئوليته وصلاحيته الدستورية والتنفيذية. فإذا أضفنا إلى ذلك أن حزب الأحرار الدستوريين كان مشاركاً فى الحكم والبرلمان منذ سقوط وزارة الوفد عام ١٩٤٤، فإنه يتضح لنا مدى مسئوليته طوال السنوات التى شارك فيها فى الحكم، عن القصور الذى شاب إعداد القوات المسلحة قبل زجها فى الحرب.

أما الخطأ الذى وقع فيه الدكتور هيكل ـ سهوا أو عمدا ـ بجعل عرض موضوع فلسطين

(١) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٢، ص ٤٣-٤٤.

(٢) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٢، ص ٢٨٠.

والموافقة على دخول القوات المصرية فيها يومى الثانى عشر والثالث عشر من مايو بدلا من العاشر والحادى عشر من الشهر نفسه، فإنه ينقل الموضوع إلى أبعاد أخرى. حيث يجعل قرار مجلس الشيوخ بالموافقة على ذلك الأمر، مجرد قبول بالأمر الواقع بعد أن تحركت القوات المصرية فعلاً، وأصبحت ـ على حد قول الدكتور هيكل، «على حدود مصر، أو كانت قد تجاوزتها فعلا ساعة صدور هذا القرار»[1]، مما يجعل من الصعب التراجع فيه. ومن ثم، فإنه يلقى بتبعة الأمر على عاتق كل من الملك، الذى أصدر أمر التحرك ووزير الدفاع الذى نفذ ذلك الأمر قبل موافقة مجلس الوزراء والبرلمان، فضلاً عن رئيس الوزراء الذى قبل تلك المخالفة الدستورية، وهو ما أشار اليه الدكتور هيكل صراحة فى مذكراته [2].

وعلى ذلك، يبقى احتمال الخطأ سهوا أو عمدا قائما، بالنسبة لما جاء فى مذكرات الدكتور محمد حسين هيكل.

إلا أن ماذكره الدكتور هيكل عن البيانات المضللة عن القوات المسلحة المصرية وقدراتها، والتى أدلي بها رئيس الوزراء أمامه ثم أمام أعضاء مجلس الشيوخ ـ وتؤكده المضابط السرية للمجلس ـ يطرح سؤالا حول الأسباب التي أدت برئيس الوزراء لمثل هذا التضليل، وتوريط القوات المسلحة فى الحرب دون إعداد مُسبق لها.

ولقد قيل الكثير وتعددت الاجتهادات فى تفسير موقف النقراشى من الحرب ودواعى دخولها، إلا أنه يمكن أن نجمل أبرز تلك الأسباب فيما يلى:

(١) ضغط الملك فاروق على رئيس وزرائه لدخول الحرب، خوفاً من أطماع الملك عبد الله فى فلسطين. حيث كان الأخير مُصرا على دخول قواته إلى فلسطين سواء دخلتها الجيوش العربية الأخرى أو لم تدخلها [3]، هذا بالإضافة إلى حث عبد الرحمن عزام للنقراشى وتهوين الأمر عليه، وأنه مجرد مظاهرة سياسية.

(٢) ضغط الموقف الداخلى المصرى الذى وصل إلى طريق مسدود بعد الفشل الذى واجهه النقراشى فى مجلس الأمن والمشاكل الاقتصادية، وتهدد جهاز الدولة بالتفسخ بعد اضراب

---

(١) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٢، ص ٤٥.

(٢) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٢، ص ٢٨٠.

(٣) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٥٠ . - عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٤١ - ١٤٢.

البوليس، فضلا عن أن إعلان مصر الحرب كان سيسمح بإعلان الأحكام العُرفية (١).

(٣) ضغط الجماهير التى كانت تطالب بالتدخل والكفاح المسلح ضد الصهيونية، الأمر الذى جعل الحكومة ترى فى دخول القوات المصرية إلى فلسطين امتصاصا لمشاعر الجماهير، وسحباً للأضواء عن جماعة الإخوان المسلمين، والجماعات الأخرى التى أرسلت متطوعيها فعلا إلى فلسطين (٢).

(٤) تبدد مخاوف النقراشى نسبياً من موقف بريطانيا إزاء دخول الجيش المصرى إلى فلسطين بعد نهاية الانتداب (٣).

(٥) ضعف موقف النقراشي من الناحية السياسية، كرئيس وزارة أقلية تستمد قوتها من تأييد الملك، جعله مستعدا للتجاوب مع رغبات الأخير والعمل على تذليل الصعاب أمامها، رغما عن عدم قناعته الشخصية بها.

(٦) جهل القيادة السياسية المصرية (الملك - رئيس الوزراء - وزير الدفاع) بالإمكانات الحقيقية للمنظمات الصهيونية ومدى قدراتها على تعبئة القوات داخل وخارج فلسطين، فضلا عن جهودها فى تسليح قواتها.

وقد برز ذلك الجهل فيما نُسب إلى وزير الدفاع أثناء عرض موضوع فلسطين على مجلس الوزراء، فقد أكد ـ على حد قول الدكتور هيكل (نقلا عن دسوقى أباظة وزير الخارجية) ـ «أن الجيش المصرى وحده وبجنوده وعتاده قادر من غير حاجة إلى أية معونة من الدول العربية الأخرى على أن يدخل عاصمة اليهود، فى خمسة عشر يوماً، وأن كل مالديه من معلومات تثبت له هذا القول» (٤).

وعموماً، فإنه فى الوقت الذى كانت تُجرى فيه عملية تقنين تدخل القوات المصرية فى فلسطين، كانت وزارة الدفاع تحاول فى اللحظات الأخيرة تنسيق عملياتها مع عمليات الجيوش الأخرى فى ظل غياب قيادة عامة عسكرية مقتدرة. وهو أمر كان أشبه بالحرث فى الماء، خاصة وقد كانت نوايا الملك عبد الله وجلوب قائد جيشه على غير ماتظهر.

(١) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٢، ص ٢٨٠ - ٢٨١. - البشرى، المرجع المشار إليه ص ٢٦٧ - ٢٦٨.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٦٧.

(٣) هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج٣، ص ٤٢ ، ٤٤.

(٤) نفس المرجع، ص ٤٢.

ففى ظل غياب القيادة العسكرية العامة الموحدة، قدّم رئيس هيئة أركان حرب بالنيابة، إلى وزير الدفاع فى العاشر من مايو، مذكرة تتعلق بتوحيد القيادة، الأمر الذى أدىً إلى تشكيل هيئة من المستشارين العسكريين لإيفادها إلى عمان فى الثالث عشر من مايو لتنسيق التعاون مع القوات الأردنية (١).

وقد ضمت تلك الهيئة ـ التى رأسها الأميرالاى (العميد) سعد الدين صبور ـ نخبة ممتازة من ضباط الأركان من الأسلحة المختلفة. وقد مثل السلاح الجوى فيها قائد الجناح (المقدم طيار) محمد نبيه حشاد(٢).

وكان على تلك الهيئة مقابلة الملك فاروق يوم ١٢ مايو لتلقى توجيهاته قبل السفر، بحضور كل من وزير الدفاع، ورئيس هيئة أركان حرب بالنيابة، والقائد العام للقوات المصرية التى تقرر اشتراكها فى عمليات فلسطين. وطبقاً لرواية اللواء سعد الدين صبور فيما بعد، فإن المقابلة كانت قصيرة، واستهلها الملك بكلمة عن اضطرار مصر لدخول الحرب مع باقى الجيوش العربية الأخرى بالرغم من عدم استعدادها الكافى، ثم التفت إلى الأميرالاى صبور وقال: «لقد وعدنى الملك عبد الله على لسان الأمير عبد الآله أن الجيش العراقى والجيش الأردنى سيقومان بكل عبء المعركة، وأن قواتنا ستتقدم على الطريق الساحلى فى اتجاه تل أبيب وعندما يدخل الجيش العربى تل أبيب، فنتقدم إليها ونعاونه على احتلالها»(٣).

ويوضح ذلك القول من الملك، وقول النقراشى لقائد القوات المصرية يوم ١٠ مايو ـ الذى سبقت الإشارة إليه ـ مدى تصور الاثنين لطبيعية وحجم دور القوات المصرية المنتظر فى فلسطين وطبيعة العدو المنتظر مواجهته، بعد أن هون عليهما الأمر كل من الملك عبد الله ـ الطامع فى فلسطين ـ والأمين العام لجامعة الدول العربية، الذى وعد الأخير بها بعد تحريرها(٤). ومن هنا جاءت منطقية زجهما بالقوات المصرية فى فلسطين، رغم علم كل منهما

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير) حافظة رقم ٥، مذكرة عن الحملة المصرية فى فلسطين (١٤ نوفمبر ١٩٤٧ - ١٥ نوفمبر ١٩٤٨)، مسلسل ٩٠.

(٢) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٦١.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان. - أى أن تقدم الجيش المصرى شمال المجدل، كان مرهونا بتقدم الجيش الأردنى إلى تل أبيب، الذى لم يكن وارداً فى فكر القيادة الأردنية منذ البداية.

(٤) الدالى، المرجع المشار إليه، ص ٢٣٣ - ٢٣٤.

بالقصور فى استعدادات تلك القوات. فكل من الملك فاروق ورئيس وزرائه لم يكونا ـ بالقطع ـ يسعيان إلى دفع القوات المصرية إلى هزيمة فى حرب لم تجهز لها. فالجيش بالنسبة للملك آنذاك، هو أحد الركائز التى تسند عرشه. أما بالنسبة للنقراشى، فهو عدته وسنده فى التفاوض على جلاء القوات البريطانية. وتدمير هذا الجيش أو هزيمته فى مواجهة القوات اليهودية يسلبه حجته بقدرة الجيش المصرى على ملء فراغ القوات البريطانية ـ عند جلائها ـ فى الدفاع عن قناة السويس، وهو ماصرح به مرارا منذ عام ١٩٤٧.

أما مانسبه الدكتور هيكل إلى وزير الدفاع ـ على لسان دسوقى أباظة ـ فى مجلس الوزراء بالنسبة لقدرة الجيش المصري على دخول تل أبيب فى خمسة عشر يوما، فالأرجح ـ إن صدق ذلك القول ـ أنه قيل نتيجة الجهل بقوة العدو المنتظر مواجهته، وليس ادّعاءً بقوة الجيش المصرى، التى يعرف وزير الدفاع حقيقة أوضاعه المتدنية آنذاك. وربما جاء ذلك القول طمأنةً للوزراء الذين قد يعارضون تدخل الجيش المصرى، بصفته رجل الملك، حيث كان الأخير يرى فعلا دفع الجيش إلى فلسطين. لأن مانسبه الدكتور هيكل إلى وزير الدفاع — لو حُمِّلَ على غير هذا المحمل ـ لجاء مخالفا لطبيعة شخصية محمد حيدر واستقامته فى عرضه الأمور على رؤسائه، وهو مايؤكده تقريره إلى الملك، الذى سبق الإشارة إليه، عن نتائج تفتيشه على العريش فى شهر فبراير ١٩٤٨، فضلا عن محاولته استخدام اللواء المواوى لإثناء النقراشى بطريقة غير مباشرة ـ عن دفع الجيش إلى فلسطين قبل استكمال استعداده.

ففى العاشر من مايو، استدعى وزير الدفاع اللواء المواوى إلى القاهرة لإخطاره بقرار التدخل بقوات العريش فى فلسطين. ولما علم من الأخير استمرار سوء حالة تلك القوات وافتقارها للتدريب وعدم استعدادها للحرب، قال له: «اسمع يامواوى... دولة النقراشى باشا سوف يحضر اجتماع برئاسة الجيش الآن فتعال معى وقل له هذا الكلام...»[1].

وليس هذا تصرف وزير يخدع رئيسه أو زملاءه. وقد بيّن اللواء المواوى عدم استعداد قواته للنقراشى، إلا أن الأخير تصور أن المواوى خائف من الحرب فحاول طمأنته بأن المسألة ستسوى سياسيا بسرعة، نتيجة لتدخل الأمم المتحدة «وأن الاشتباكات لن تخرج فى حقيقتها عن مظاهرة سياسية وليست عملا حربيا»[2]. وهكذا انزلقت مصر إلى حرب لم تخطط لها أو

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٦.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

تعد لها عدتها، نتيجة تصور قاصر من ملكيها وحكومتها لطبيعية الصراع الذى ينتظرها، وفهم خاطىء لسياسات الدول العظمى، وأهدافها، وإضاعة شهور عديدة منذ قرار التقسيم، كانت كافية لإعداد قواتها المسلحة وتسليحها[1]، لو وضحت رؤية حكومتها وأصدرت توجيهات مبكره لقيادتها العسكرية واعتمدت مطالبها العسكرية والمالية، تحسباً للصراع المنتظر والموقف الذى وجدت نفسها فيه فى النهاية، بدلاً من تعليق آمال كاذبة على قدرة بريطانيا على كبح جماح المنظمات الصهيونية ومقدرة الأمم المتحدة على التوصل إلى حل سلمى عادل للقضية الفلسطينية.

والذى يثير السخرية أن الحكومة البريطانية كانت أدرى بالطريق الذى ستسلكه الحكومة المصرية حتى قبل أن تنزلق الأخيرة على ذلك الطريق. ففى الوقت الذى كانت فيه الحكومة المصرية لاتزال تعارض التدخل العسكرى بالجيوش العربية، كانت الخارجية البريطانية على ثقة تامة من التحول المصرى إلى التدخل العسكرى فى نهاية الأمر، عندما يتأكد لها فشل الحل السياسى[2]. وكان هذا التقدير من الخارجية البريطانية ـ كما رأينا فى سياق هذا الفصل ـ أحد العوامل وراء تأجيل تزويد مصر بالطائرات النفاثة قبل أن ينجلى الموقف فى فلسطين.

أما اتجاه مصر فى ربيع عام ١٩٤٨ إلى الولايات المتحدة للبحث عن مصدر بديل لتسليح القوة الجوية المصرية، فقد كان أشبه بالمستجير من الرمضاء بالنار. فما كانت الولايات المتحدة، وهى التى عملت كل مافى وسعها ومارست شتى الضغوط لإنشاء الدولة اليهودية فى فلسطين، أن تسلح دولة عربية تسعى إلى وأد تلك الدولة فى مهدها.

وعندما حسمت الحكومة المصرية أمرها من التدخل العسكرى فى نهاية الأمر، وبدأت تسلك الطريق إلى حشد طاقاتها وتسليح قواتها، كانت الوكالة اليهودية ـ على الجانب الآخر ـ قد سبقتها على ذلك الطريق بشهور عديدة حاسمة. وكانت النتيجة، أنه عندما بدأت المرحلة الثانية من الحرب (أولى مراحل الحرب المعلنة) فى ١٥ مايو، بدأت القوة الجوية الإسرائيلية الوليدة تجنى ثمار غرس ساستها، بينما كان على القوة الجوية المصرية ـ الأقدم عمراً ـ أن تستهلك رصيد قوتها المتواضعة فى حرص وحذر، انتظاراً لنتائج جهود جادة من أجل تدعيمها، كانت بالكاد قد بدأت.

(١) كان أمام الحكومة ستة أشهر كانت كافية لإعداد القوات المسلحة وتسليحها من المصادر الأوروبية والمحلية.

(٢) عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١١٠.

أثر السياسة المصرية خلال المرحلة الأولى للحرب على تطور القوة الجوية:

التسليح:

كانت محصلة السياسة السابقة، أنه كان على القوة الجوية أن تدخل تلك الحرب برصيدها المتواضع من الطائرات القديمة المتهالكة التى كانت تفتقر إلى قطع الغيار منذ عام ١٩٤٥، وتوقف أغلبها عن الطيران. ومن جملة طائرات القتال والنقل التى كانت بالسلاح الجوى الملكى فى مايو ١٩٤٨، كما يوضحها الجدول رقم (٢) [١]، كان أقصى ما استطاعت إدارة السلاح الجوى حشده هو ١٩ طائرة[٢]، أى أقل بثلاث طائرات عما تقرر حشده من أجل العمليات فى فلسطين طبقا لتعليمات العمليات رقم (٧).

جدول رقم (٢)

طرازات الطائرات	القوة	ماأمكن إعداده حتى ١٥ مايو		ملاحظات
		بالعريش	بألماظة	
سبيتفير طراز ٩	٢٠	١٢		٨ مجهزة بالمدافع والقنابل، ٤ بالمدافع فقط.
سبيتفير طراز ٥	٨			جارى تجهيزها.
لايسندر	٢	٢		مجهـزتان للاستطـلاع الصور.
داكوتا	٨		٥	جاريتجهيز أربع كقاذفات.
دف	٤			نقل ومواصلات وخدمة القاعدة.
هاريكين	٤			خرجت من الخدمة كمقاتلة وتعمل فى الرصد الجوى.
أنسن	٢			مجهزتان لتدريب الملاحين
المجموع	٤٨	١٤	٥	

(١) وزارة الدفاع، هيئة البحوث، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٣٨، يوميات قوة وصلاحية الطائرات.

(٢) وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين عام ١٩٤٨، ج١ ، ص ٦٣.

وتسجل وثائق وزارة الدفاع أن موقف مخزون القنابل بالسلاح الجوى لم يطرأ عليه أي إضافة منذ عام ١٩٤٥، وباستثناء ذخيرة التدريب كان ذلك المخزون كما يلى[١].

٢٥	قنبلة	زنة	٢٥٠	رطل	
١٠٠٠	قنبلة	زنة	١٢٠	رطل	
٧٧	قنبلة	زنة	١١٢	رطل	
٢,٣٩٤	قنبلة	زنة	٢٠	رطل	
٣٣٥	قنبلة	زنة	٥	رطل	حريق
٣٦٨	قنبله				دخان

القوة البشرية:

لم يكن موقف القوى البشرية فى السلاح الجوى المصرى منذ بداية الحرب المعلنة بأفضل من موقف التسليح فيه. فمن ناحية العدد، لم يطرأ أى زيادة تذكر على ضباط ذلك السلاح منذ عام ١٩٤٧ بل نقص عددهم بمقدار أربعة ضباط عما كانوا عليه فى ديسمبر ١٩٤٧. أما باقي الأفراد فكل مازاد عليهم خلال الخمسة شهور الأولى من عام ١٩٤٨، هو ١٠٣ فرد، أغلبهم من الجنود النظاميين وقلة من الفنيين.

والجدول التالى يوضح التطور فى القوة البشرية مابين ديسمبر ١٩٤٧ ومايو ١٩٤٨ عشية أولى مراحل الحرب المعلنة [٢]:

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٢، ١ – ٢٢ / س ج، التقارير الشهرية لسلاح الطيران.

(٢) المتحف الحربى، ملف ١٠٠٣ ترقيم حديث، يوميات وزارة الدفاع — شكيب، المرجع المشار إليه، ص ١٥٢.

جدول رقم (٣)

الشهر والسنة	المرتب الكامل للقيادة والوحدات الموجودة		القوة الموجودة فعلا	
	ضباط	جنود	ضباط	جنود
ديسمبر ١٩٤٧	٢٩٠	٢١٣٩	٢٠٧	٢٨٨٤
يناير ١٩٤٨	٢٩٠	٢١٣٩	٢٠٧	٢٨٧٣
فبراير ١٩٤٨	٢٩٠	٢١٣٩	٢١٥	٢٨٨١
مارس ١٩٤٨	٢٩٠	٢١٣٩	٢١٤	٢٨٥٣
أبريل ١٩٤٨	٢٩٠	٢١٣٩	٢٠٣	٢٨٦٢
مايو ١٩٤٨	٢٩٠	٢١٣٩	٢٠٣	٢٩٨٧

كان الطيارون يمثلون ٦٧٪ من جملة الضباط. وطبقاً لتقارير السلاح الجوى المقدمة إلى وزارة الدفاع كان موقف الضباط الطيارين فى خريف عام ١٩٤٧، والذين لم تطرأ عليهم أى زيادة بل تناقصوا عام ١٩٤٨ كما يلى [(١)]:

١ قائد فرقة جوية (عميد طيار) (نائب مدير السلاح الجوى).

٥ قائد لواء جوى (عقيد طيار) (مديرو أفرع بإدارة السلاح الجوى).

٩ قائد جناح (مقدم طيار) (قادة المحطات «القواعد» الجوية ورؤساء أفرع).

٢٥ قائد أسراب (رائد طيار) (منهم حوالى١٩ كقادة للمنشآت التعليمية وضباط أركان).

٤٦ قائد سرب (نقيب طيار) (منهم حوالى ٢٠ كضباط أركان ومعلمين)

٥٠ طيار أول (ملازم أول طيار) (تم تخريجهم من مدرسة الطيران عام ١٩٤٥).

ومن هذا البيان المسجل بوثائق وزارة الدفاع نرى أن إجمالى قوة طيارى السلاح الجوى لم تكن تزيد آنذاك عن ١٣٦ طيارا، كان ٤٠٪ منهم تقريبا يعملون فى أعمال القيادة والأركان

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٢ ملف ١-٢٢/ س ج، تقارير شهرية عن سلاح الطيران.

والتدريب بإدارة السلاح والمحطات الجوية والمنشآت التعليمية، فضلا عن قيادة القوة الجوية التكتيكية التى شُكلت لتقود الوحدات الجوية التى خُصصت للعمليات فى فلسطين. وبذا يتبقى لخدمة الأسراب حوالى ٨٢ طيارا، منها ٤٢ طياراً لأسراب القتال الأولى والثانية والسادسة، و٤٠ طياراً (٢٠ طاقم) لأسراب النقل الثالثة والرابعة.

وكان حوالى ٦٠٪ من طيارى هذه الأسراب من رتبة الطيار أول الذين تخرجوا من مدرسة الطيران بعد نهاية الحرب العالمية الثانية ولم يكتسبوا خبراتها القتالية، كما عاقت الحالة الفنية للطائرات تدريبهم فى الأسراب بشكل ملائم بعد تخرجهم، نتيجة لتحديد ساعات الطيران (حوالى ٤ ساعات فى الشهر) بسبب العجز فى قطع غيار الطائرات. أما القدامى منهم والذين لم يزد عددهم عن ٣٢ طيارا فى أسراب القتال والنقل، فقد وقع على عاتقهم عبء المجهود الجوى فى تلك الحرب، وخاصة فى فترتى القتال الأولى والثانية.

أما باقى الضباط المحددين فى الجدول السابق (خلال شهر مايو)، فقد كانوا من الفنيين والإداريين، المختصين بأعمال الصيانة والإصلاح والمخازن والتدريب العسكرى للجنود وبعض الخدمات الأرضية الأخرى.

ولما كان عدد الفنيين من الرتب الأخرى فى السلاح الجوى قد وصل إلى ٧١٧ فرد فى أغسطس ١٩٤٧، بينما بلغ عدد ضباط الصف والجنود النظامين ١٥٦٨[١]، فإن قوة السلاح الجوى من الأفراد قد زادت بمقدار ٧٠٢ فرد خلال الأربعة أشهر الأخيرة من عام ١٩٤٧، والخمسة الأولى من عام ١٩٤٨. ولما كان ذلك أكثر من طاقة المدارس الفنية فى تلك المدة والتى لاتزيد عن ١٥٠ فرد فإنه يبدو أن أغلب هذه الزيادة من الصف والجنود النظاميين وطلبة المدارس الفنية الذين لم يكونوا قد تم تخرجهم بعد. ومن ثم، فيمكن القول أنه كان لدى السلاح الجوى عشية ١٥ مايو ١٩٤٨، ٨٦٧ من الصف والجنود والفنيين العاملين فى الخدمة.

تشكيل القوة الجوية وتجهيز مسرح العمليات من الوجهة الجوية:

لم تطرأ أى زيادة على أسراب السلاح الجوى الخمسة السابق الإشارة إليها والتى كانت تتكون من أسراب القتال الأولى والثانية والسادسة فضلا عن أسراب النقل والمواصلات الثالثة

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

والرابعة حتى بداية الحرب المعلنة فى ١٥ مايو، ولم يكن السرب الخامس له وجود حتى ذلك التاريخ.

أما مدرسة تدريب الطيران، فقد كانت مشكلة من أسراب التدريب الثلاثة، السابق الإشارة إليها فى سياق هذا البحث. ولم يكن أى منها تصلح أو جهزت للعمليات، فضلاً عن مشاكل الصيانة والتشغيل، والتى كانت متفاقمة أكثر من الطائرات الأخرى.

وكان المتيسر من الطائرات فى تلك الأسراب آنذاك لايزيد عن ٨-١٠ طائرة فى كل من أسراب القتال، ٦-٨ طائرة فى أسراب النقل والمواصلات. أما قوة الطيارين، فقد رأينا أنها كانت حوالى ١٤ طياراً فى كل من أسراب القتال، ١٠ طاقم فى كل من سربى النقل. أى أن نسبة استكمال الطائرات فى الأسراب كانت ٥٠-٦٢٪ بالنسبة لأسراب القتال، ٥٠-٦٧٪ بالنسبة لأسراب النقل والمواصلات، بينما كانت نسبة استكمال الطيارين تصل إلى ٧٨٪ من المرتب بالنسبة لأسراب القتال، ٧١٪ بالنسبة لأسراب النقل والمواصلات [1].

. أما تجهيز مسرح العمليات فلم يزد عن بعض الإنشاءات الخفيفة بمطار العريش بدأ تجهيزها بعد احتلال المطار برف طائرات سپيتفير وتفتيش وزير الدفاع فى شهر فبراير ١٩٤٨. كما أنشىء مركز قيادة ميدانى بسيط كمقر لقائد القوة الجوية التكتيكية بالعريش مع قيادة القوات المصرية هناك، لم يكن مزوداً بأى مواصلات إشارية أكثر من خطين من التليفونات، أحدهما متصل بقائد القوات المصرية بالجبهة، والآخر متصل بمطار العريش. أما اتصال ذلك المقر بإدارة السلاح الجوى فى القاهرة فكان يتم من خلال التحويلة الخطية لقيادة القوات المصرية بالعريش بالإضافة إلى جهاز لاسلكى خاص بها.

أما المطارات فكان متوفرا للسلاح الجوى آنذاك ثلاث محطات (قواعد) جوية هى ألماظة وحلوان بمنطقة القاهرة، والدخيلة بالأسكندرية، فضلا عن المطار الميدانى الوحيد بالعريش. وبالنسبة لطائرات القتال، كان مطار العريش هو المطار الوحيد، الذى يوفر لهذه الطائرات مدى عمل ملائم داخل فلسطين (حتى مدينة تل أبيب تقريبا). أما أسراب النقل التى كان يجرى تجهيز بعض طائراتها لقذف القنابل، فكان يمكنها أن تعمل من تمركزها فى محطة ألماظة فى

(١) كان مرتب الأسراب ١٢ طائرة خط أول، ٤ خط ثان، ١٨ طياراً لأسراب القتال، و٩ طائرة خط أول، ٣ خط ثان، ١٤ طاقم لأسراب النقل والمواصلات.

القاهرة. وهكذا جاء تمركز الطائرات التى أمكن تجهيزها للعمليات عشية ١٥ مايو كما يلى(١):

١٢ طائرة سبيتفير طراز ٩ (٤ مقاتله، ٨ مقاتله قاذفه) بمطار العريش.

٢ طائرة لايسندر (مجهزه للاستطلاع الجوى) بمطار العريش.

٥ طائرة داكوتا (جارى تجهيز أربع منها لقذف القنابل) بمطار ألماظة.

أما القوى الجوية للدول العربية الأخرى التى قررت دفع قواتها إلى فلسطين، فكان كل ماإستطاعت توفيره لتلك الحرب هو:

سوريا: ١٠ طائرات تدريب متقدم من طراز هارڤارد (كمقاتلة قاذفة).

العراق: سرب (٦ طائرات) أنسن مجهزة للمعاونة الجوية ورف (٣ طائرات) جلاديتور عتيقة (يبدو أنها كانت لأغراض الاستطلاع الجوى).

أما كل من شرق الأردن ولبنان فلم يكن لدى أى منهما قوة جوية أصلا.

وهكذا بدأت أولى جولات الصراع فى المنطقة، والقوة الجوية الإسرائيلية ترى مع كل يوم يمر، إضافة جديدة إلى قواتها وتعويضا عن خسائرها، بينما على الجانب الآخر. كانت القوة المصرية تستنفذ رصيد قوتها المتهالكة مع كل طلعة تقوم بها، وكل قنبلة تلقيها على أهدافها. وعندما تفجرت الحرب المعلنة فى الخامس عشر من مايو، كان التنبؤ بنتائج جهود الحكومة المصرية لدعم قواتها المسلحة ـ والتى كانت فى التو قد بدأت ـ يعتبر رجما بالغيب. وعندما بدأت تلك الجهود تؤتى ثمارها، كان ذلك متأخرا عن موعده، بعد أن تخلف رفاق الطريق، وتوقف كل فى مكانه، بل وتراجع البعض، إما بالخديعة أو لقصور الإمكانات عن الغايات.

أما كيف دار الصراع فى تلك الحرب، وتحولت فيها موازين القوى حتى ضاع الجزء الأكبر من فلسطين، فهذا ماسيتناوله الفصلان التاليان من هذا البحث.

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٣، ملف ١-٢٦/ س ج/٢١، تقرير القائمقام حافظ بكرى من دمشق، ١١ مايو ١٩٤٨.
وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين عام ١٩٤٨، ج١، ص ٤٧.

الفصل الخامس

المرحله الثانية من الحرب

(بداية الحرب المعلنة)

من قيام الدولة اليهودية حتى بداية الهدنة الثانية
(١٥ مايو ١٩٤٨ - ١٨ يوليو ١٩٤٨)

أولا: تطورات الموقف السياسي والعسكري خلال المرحلة الثانية.

١ - فترة القتال الأولى (١٥ مايو - ١١ يونيو ١٩٤٨).

٢ - فترة الهدنة الأولى (١١ يونيو - ٧ يوليو ١٩٤٨)

٣- فترة القتال الثانية (٨ يوليو - ١٨ يوليو ١٩٤٨)

ثانياً: أثر السياسة المصرية علي تطور بناء القوة الجوية خلال المرحلة الثانية:

١- دعم تسليح القوة الجوية المصرية.

٢- تدعيم القوى البشرية للسلاح الجوي المصري.

٣- إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية المصرية.

ثالثاً: أثر السياسة الإسرائيلية علي تطور بناء القوة الجوية خلال المرحلة الثانية.

١- دعم تسليح القوة الجوية الإسرائيلية.

٢- تدعيم القوة البشرية للسلاح الجوي الإسرائيلى.

٣- إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية الإسرائيلية.

رابعاً: انعكاس السياسة المصرية والإسرائيلية علي استخدام القوة الجوية للطرفين:

١- استخدام القوة الجوية المصرية.

٢- استخدام القوة الجوية الإسرائيلية.

الفصل الخامس

المرحله الثانية من الحرب

(بداية الحرب المعلنة)

من قيام الدولة اليهودية حتى بداية الهدنة الثانية

(١٥ مايو ١٩٤٨ – ١٨ يوليو ١٩٤٨)

أولا: تطور الموقف السياسى والعسكرى خلال المرحلة الثانية من الحرب (١٥ مايو - ١٨ يوليو):

١- *فترة القتال الأولى (١٥ مايو - ١١ يونيو):*

على أثر انتهاء الانتداب البريطانى على فلسطين فى نهاية الرابع عشر من مايو ١٩٤٨، تقدمت القوات العربية داخل الأراضى الفلسطينية، ابتداءً من فجر الخامس عشر طبقاً للأهداف المحددة لكل منها. وفى البداية اتخذت تلك القوات أوضاع الهجوم على كافة الجبهات. وبدا أنها تحقق تقدماً معقولاً فى عملياتها التعرضية ـ على الأقل ـ داخل الأراضى المخصصة للدولة العربية فى مشروع التقسيم.

وكان الإسرائيليون يتخذون أوضاع الدفاع، محاولين فى استماتة، بناء وتنظيم قواتهم المسلحة تحت وطأة الهجوم العربى على كافة الجبهات، وقد اتخذت القوات الإسرائيلية بصورة عامة، شكل الدفاع مع تركيز الجهود الرئيسية فى العمق، حيث وقع على المستعمرات التى سبق انتخابها فى مواقع حاكمة مهمة كسر حدة الهجوم المعادى وتهديد أجنابه وخطوط مواصلاته، بينما تأهبت القوات الرئيسية فى الخلف للقيام بالهجمات المضادة بعد صد القوات المهاجمة، ثم التحول للهجوم المضاد العام لإيقاع الهزيمة بالقوات المهاجمة. إلا أن الضغط

العربى المستمر على كافة الجبهات لم يسمح للقوات الإسرائيلية خلال فترة القتال الأولى (١٥ مايو - ١١يونيو) باستعادة زمام المبادأة فى تلك الفترة.

وخلال تلك الأيام الحرجة قدمت إسرائيل شكوى إلى مجلس الأمن. ورغم أن التقدم العربى حتى ذلك الوقت، كان فى أغلبه داخل الدولة العربية فى مشروع التقسيم، إلا أن الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى و«ترجفى لى» - سكرتير الأمم المتحدة ـ أيدو اتهام إسرائيل بأن العرب قد بدءوا عدوانا يتنافى مع ميثاق الأمم المتحدة. وكانت الصين هى العضو الوحيد فى مجلس الأمن الذى أيد العرب بينما اتخذ الآخرون ـ ومنهم بريطانيا ـ موقفا وسطا، بقبول وجهة النظر العربية جزئيا.

ولما كانت بريطانيا ـ كما رأينا من رواية «جلوب» فى الفصل السابق ـ قد وافقت ضمنيا على دخول الجيوش العربية القسم العربى من مشروع التقسيم دون تجاوزه، فإنها ساندت مشروع القرار الذى تقدمت به الولايات المتحدة فى مجلس الأمن لإيقاف القتال، إلا أنها حالت دون إدانة الدول العربية طبقا للباب السابع من ميثاق الأمم المتحدة ومايستتبع ذلك من نتائج، باستبعاد الفقرة التى كانت تشير إلى ذلك الباب فى مشروع القرار الأمريكى قبل إقراره فى الثانى والعشرين من مايو ١٩٤٨(١).

وهكذا جاء قرار مجلس الأمن رقم س / ٧٧٣ خاليا من أى إدانة للدول العربية ومطالبا كل الحكومات والسلطات ـ دون ما إضرار بحقوق ودعاوى ومواقف الأطراف المعنية ـ بالامتناع عن أى عمل عسكرى عدائى فى فلسطين وأن يصدر لهذه الغاية أمر بوقف إطلاق النار يكون ساريا خلال ست وثلاثين ساعة (٢).

وعندما اجتمعت اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية لبحث الموقف فى الخامس والعشرين من مايو، فإنها اشترطت لوقف إطلاق النار، أن يقوم مجلس الأمن بحظر هجرة

(١) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٤٩ . - فريد خورى، المشكلة العربية الإسرائيلية، القسم الأول (القاهرة: مركز البحوث والمعلومات، بدون تاريخ) ص١٢٨.

(٢) حسن صبرى الخولى، سياسة الاستعمار والصهيونية، المجلد الثانى (القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٠)، ص ٤٥٢ . - خورى، المرجع المشار إليه، ص١٢٨.

اليهود وجلب الأسلحة والعتاد إلى فلسطين، حتى لا يستفيد اليهود بالهدنة لدعم موقفهم العسكرى[1]، ولما كانت تلك الشروط غير مقبولة من الحكومة الإسرائيلية، فلم يؤد قرار مجلس الأمن إلى أى وقف لإطلاق النار، رغم موافقة إسرائيل ــ التى كانت فى أمس الحاجة لالتقاط أنفاسها ــ على ذلك القرار فور صدوره[2].

وقدمت بريطانيا مشروعاً آخر لمجلس الأمن يدعو الفريقين إلى وقف إطلاق النار لمدة أربعة أسابيع لإعطاء الكونت «فولك برنادوت» ــ الوسيط الذى عينته الأمم المتحدة ــ فرصة البحث عن حل سلمى. وحث «بيفن» الولايات المتحدة على مساندة المشروع البريطانى، فقد كان يأمل فى قبول الطرفين حلا وسطا على أساس حدود جديدة تختلف عما جاء فى قرار التقسيم[3]. وخوفا من قيام الولايات المتحدة برفع الحظر على تصدير السلاح تحت ضغط المنظمات الصهيونية وعدم قبول العرب لإيقاف القتال، اقترح «بيفن» عدم التسرع فى رفع الحظر على تصدير الأسلحة إلى منطقة القتال[4]. إذ إنَّ ذلك سيؤدى بالضرورة إلى رفع الحظر البريطانى على تصدير الأسلحة إلى الدول العربية التى ترتبط معها بريطانيا بمعاهدات دفاعية (مصر - العراق - شرق الأردن). الأمر الذى ينذر بالتصادم بين سياسة الحليفتين، حيث تكون بريطانيا قد سلحت أحد الجانبين بينما تسلح الولايات المتحدة الجانب الآخر[5].

---

(١) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٢٩.

(٢) نفس المرجع، ص ١٣٠.

(٣) يشير الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى - استنادا إلى وثائق الخارجية البريطانية ــ أن بيفن كان يفكر آنذاك فى عدة بدائل منها، تخلى الدول العربية عن قيام دولة عربية فى فلسطين وضم أراضيها إلى كل من مصر وشرق الأردن، فتأخذ مصر شريط غزة الساحلى بينما تأخذ شرق الأردن القسم الأوسط (الضفة الغربية للأردن) مع تقسيم النقب فيما بينهما، وكان ذلك الحل سيوفر لبريطانيا منطقة واسعة من الأراضى العربية الحليفة التى تسمح بإقامة التسهيلات الاستراتيجية البريطانية، حيث كان يعتقد أن دولة عربية مستقلة فى فلسطين ستكون من الصغر والضعف بحيث لايمكنها الوقوف على قدميها، وقد تنهار فى مواجهة الضغط والتغلغل الصهيونى. ــ انظر عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٤٦.

(٤) كانت الولايات المتحدة قد فرضت حظرا على تصدير الأسلحة إلى منطقة القتال قبل بدء الحرب المعلنة، كما حظرت بريطانيا تصدير أى أسلحة إلى الدول العربية وإسرائيل، باستثناء بعض الأسلحة السابق التعاقد عليها عام ١٩٤٧ لمصر والأردن والعراق. إلا أن بريطانيا عادت وفرضت حظرا شاملا على تصدير الأسلحة لتلك الدول تطبيقا لقرار مجلس الأمن فى التاسع والعشرين من مايو.

(٥) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٤٥.

وفى التاسع والعشرين من مايو، وافق مجلس الأمن على مشروع القرار البريطانى س/ ٧٩٥ بعد أن عدلته الولايات المتحدة لمواجهة بعض الاعتراضات الإسرائيلية [١]. وكان ذلك القرار يقضى بإيقاف القتال لمدة أربعة أسابيع، مع إيقاف كافة الأعمال الحربية، بحيث لايؤثر ذلك على حقوق ودعاوى وموقف أى من الطرفين (العرب واليهود)، وألا يتم إدخال أى مقاتلين أو مواد حربية إلى فلسطين أو الدول المجاورة. وأوكل ذلك القرار إلى الوسيط الدولى ولجنة الهدنة الإشراف على تنفيذ وقف إطلاق النار، على أن تبلغ كل الأطراف موافقتها فى أول يونيو. وهدد القرار بتطبيق أحكام الباب السابع من الميثاق إذا رفض أو انتهك ذلك القرار[٢].

وتحت الضغط البريطانى، والخوف من الإدانة طبقا للباب السابع من ميثاق الأمم المتحدة ومايستتبع ذلك من عقوبات، وافق العرب على قرار مجلس الأمن[٣] ، خاصة وقد سبقهم الإسرائيليون فى الموافقة عليه كما كان الملك عبد الله مُصراً على إيقاف القتال[٤]. وبعد بعض التأخير حول تفسير نصوص القرار، وافق الجانبان على أن تبدأ الهدنة فى السادسة صباحاً بتوقيت جرينتش (الثامنة بالتوقيت المحلى) يوم ١١ يونيو[٥].

(١) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٣٠.

(٢) يتعلق الباب السابع من ميثاق الامم المتحدة بأعمال العدوان والأعمال التى تهدد أو تنتهك السلام. خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٢٨، ١٣٠.

Moor, John Norton, The Arab - Israeli Conflict: Reading and Documents (Princeton: Princeton University Press, 1977), p.569.

(٣) حاولت بريطانيا إقناع العرب بأن عامل الوقت ليس فى صالحهم بعد أن كادت قواتهم أن تتوقف. فمع مرور الوقت سيتمكن اليهود مع زيادة قوتهم وبخاصة فى الطيران، وأنهم يعدون العدة للقيام بهجوم مضاد كبير. كما أشار «بيفن» إلى أن استمرار القتال سيؤدى إلى تدهور وضعهم العسكرى وخسارتهم لقسط كبير من المساندة الدولية وسيجعل بريطانيا عاجزة عن بذل مزيد من الجهد لصالحهم. ولما كان العرب قد سيطروا فعلا على معظم القسم العربى من مشروع التقسيم، ويشكلون ضغطاً على القوات الإسرائيلية وخاصة فى منطقتى القدس والنقب، فى الوقت الذى وصلوا فيه إلى أقصى طاقاتهم آنذاك، فقد رأى بيفن أن الوقت ملائم – قبل أن يتبدل ميزان القوى – لقبول كل من الطرفين تقديم تنازلات سياسية، باعتبار أن ذلك أفضل من مخاطرة حسم النزاع بالقوة المسلحة.

انظر عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٤٦ – ١٤٩.

(٤) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ٢٣٧ – ٢٣٨.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان. – خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٣٣.

٢- فترة الهدنة الأولى (١١ يونيو - ٧ يوليو):

أعد الوسيط الدولى خلال تلك الهدنة أولى مقترحاته لحل القضية الفلسطينية، والتى أجرى فيها تعديلا على قرار التقسيم يقضى بإلغاء الدولة العربية فى ذلك القرار وإقامة تحالف عسكرى وسياسى واقتصادى بين الدولة اليهودية ومملكة شرق الأردن، والتى تُضم إليها المنطقة الوسطى من القسم العربى فى قرار التقسيم. ولما كان اليهود يسيطرون آنذاك على قسم كبير من الجليل الغربى - المخصص للعرب فى قرار التقسيم - بينما يسيطر العرب على معظم النقب - المخصص لليهود - فقد اشتملت مقترحات الوسيط الدولى ضم الجليل الغربى إلى إسرائيل مقابل ضم النقب والقدس إلي مملكة شرق الأردن، على أن يتمتع سكان القدس اليهود بالاستقلال الذاتى فى إدارة شئونهم، وأن تصبح حيفا واللد منطقتين حرتين [١].

ورغم أن هذه المقترحات كانت تحظى بموافقة بريطانيا فى خطها العام[٢]، وتحقق للملك عبد الله أطماعه فى فلسطين، فقد رفضها العرب الذين أساؤا تقييم انتصاراتهم الأولية، والتحول الذى تم فى ميزان القوى لأطراف الصراع خلال فترة الهدنة. كما لم يرغب الملك عبد الله الانفراد بقبول تلك المقترحات فى ظل الموقف العربى الرافض لها. ولما كانت إسرائيل قد رفضت مقترحات «برنادوت» هى الأخرى، فقد وُئدت تلك المقترحات فى مهدها[٣].

وقد حاول «برنادوت» مد فترة الهدنه لإعطاء الفرصة لمزيد من المشاورات من أجل إيجاد حل للمشكلة. فقدم فى الخامس من يوليو إلى الطرفين مقترحاته بمد أجل الهدنة وتجريد منطقتى القدس ومصافى البترول فى حيفا من السلاح. وفى الوقت الذى قبل الإسرائيليون مد الهدنة لاستكمال استعداداتهم الحربية، فقد رفضها العرب فى الثامن من يوليو بعد أن ترددوا فى قبولها [٤].

(١) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٥١ - ١٥٢.

(٢) يشير الدكتور أحمد عبد الرحيم إلى رضا بريطانيا عن مقترحات برنادوب لأنها تخدم الاتفاق بين إسرائيل وشرق الأردن وتوفر الاتصال بين مصر والمشرق العربى عبر النقب بما يخدم المصالح الغربية النفطية، إلا أنها كانت ترى تقسيم النقب بين مصر وشرق الأردن وتدويل القدس.

انظر أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٥٢ - ١٥٣.

(٣) نفس المرجع، ص ١٥٣ . - خالد، المرجع المشار إليه، ص ٢٢٠.

(٤) خالد، المرجع المشار إليه، ص ٢٢٠ - ٢٢١.

وعلى المستوى العسكرى، استغل الطرفان تلك الهدنة لالتقاط أنفاسهما وإعادة تنظيم قواتهما وتعزيزها، والحصول على مزيد من الأسلحة والعتاد بالرغم من الحظر الذى فرضته الأمم المتحدة. وقد أجمعت أغلب المصادر الإسرائيلية والعربية والغربية التى تناولت هذه الحرب، على أن الإسرائيليين استفادوا أكثر من العرب من توقف إطلاق النار. وأنهم استطاعوا تدعيم قواتهم بالقوى البشرية والعتاد والأسلحة بأكثر مما نجح العرب فيه. وكان ذلك يتم تحت سمع وبصر مراقبى الأمم المتحدة التى كانت مهمتهم منع الأطراف المحاربة من تغيير حجم قواتها أو الحصول على مزيد من العتاد والأسلحة.

ويفسر «ناداف سافران Nadav Safran» ذلك النجاح الإسرائيلى بأن اليهود كانوا أكثر خبرة وحنكة - منذ مقاومتهم للكتاب الأبيض - فى تهريب الرجال والعتاد على مرأى من المراقبين، وأن مهارتهم فى هذا الصدد كانت تفوق مهارة العرب. ومن ناحية أخرى كانت لهم أسلحة مكدسة فى أوروبا، ورجال ينتظرون الفرصة للذهاب إلى فلسطين، وهو مالم يكن متوفراً للعرب[(١)]. كما نجحت الحكومة الإسرائيلية بزعامة بن جوريون فى استغلال فترة الهدنة فى إزالة الخلافات السياسية والعسكرية وتوحيد القوات الإسرائيلية تحت قيادة واحدة [(٢)]. وهو الأمر الذى لم تنجح فيه الحكومات العربية.

٣ - *فترة القتال الثانية (٨ - ١٨ يوليو):*

عندما استئونفت العمليات فى فترة القتال الثانية (قتال العشرة أيام) كان لبن جوريون الحق فى أن يقول، «كانت قواتنا أحسن تدريباً، وأفضل تجهيزاً، وأشد انضباطا، بل إنها كانت أكثر ثقة بنفسها مما كانت عليه أثناء الشهر الأول من الحرب» [(٣)]. ومن ثم، رأت القيادة الإسرائيلية أن الوقت قد حان للتحول إلى الهجوم العام لتحسين الأوضاع الاستراتيجية للدولة، مستغلة رفض العرب لمد الهدنة، والذى يصور إسرائيل وكأنها تدافع عن نفسها. ولما كانت القوات

---

(١) Safran, op. cit., p.31.

(٢) بن جوريون، إسرائيل، تاريخ شخصى، ج١، ص ٢٤٢ - ٢٤٥، ٢٧٢ - ٢٧٩.

Herzog, op. cit., p. 75.

نفس المرجع، ج٢، ص ١٤ - ١٦.

(٣) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ١٦.

الإسرائيلية المتوفرة لاتسمح آنذاك بشن الهجوم على كافة الجبهات، فقد رأى بن جوريون أثناء اجتماعه بالقادة العسكريين فى الثامن عشر من يونيو، أن يُركز الهجوم الرئيسى عند استئناف القتال على الجبهة الوسطى، التى تشكل أوضاعها آنذاك تهديداً خطيراً للمثلث الاستراتيجى الهام القدس ـ حيفا ـ تل أبيب، فضلا عن اقتراب الحد الأمامى للقوات الأردنية من منطقة تل أبيب بصورة مزعجة (١).

وخلال هذه الفترة من القتال قامت القوات الإسرائيلية بعدة عمليات هجومية استهدفت الجبهة الأردنية. وباستثناء بلدتى اللد والرملة اللتين سقطتا فى يد القوات الإسرائيلية ـ على أثر إخلاء البلدتين دون قتال بناءً على أوامر الفريق جلوب ـ فقد ظلت قوات الفليق الأردنى صامدة ومحتفظة بمدينة القدس القديمة ومنطقة اللطرون الاستراتيجية. وفشلت كافة الجهود الاستراتيجية الإسرائيلية فى زحزحة القوات الأردنية فى هذين القطاعين (٢).

ولم يكن حظ القوات الإسرائيلية أمام القوات العراقية فى منطقة طولكرم والقوات السورية فى «مشمار هايردن» بأحسن حالاً منها أمام القوات الأردنية وباءت هجماتها فى تلك المناطق بالفشل مع تكبدها خسائر جسيمة(٣). أما أنجح هجماتها فكانت فى الجليل الأوسط ضد القاوقجى العاجز وقواته من المتطوعين (٤).

أما على الجبهة الجنوبية، فقد استأنفت القوات المصرية عملياتها الهجومية فى صباح التاسع من يوليو لتأمين خطوط مواصلاتها وتطهير المستعمرات الإسرائيلية التى خلفتها وراءها فى فترة القتال الأولى قرب الطريق الساحلى بين رفح وأسدود، ومد الجبهة المصرية شرقا عبر «الصوافير الشرقية وجوليس وكوكبه والحليقات والبرير»، الأمر الذى يوفر للقوات المصرية فى الأمام طريقين تبادليين للإمداد والمناورة العريضة من ناحية وعزل المستعمرات الإسرائيلية فى النقب من ناحية أخرى.

(١) بن جوريون، إسرائيل، تاريخ شخصى، ج١، ص ٣٧٠ – ٣٧١.

(٢) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٢٥ – ٣٣٠.

(٣) نفس المرجع، ص ٣٣١ – ٣٣٤.

(٤) نفس المرجع ص ٣٣٥ – خورى المرجع المشار إليه، ص ١٣٨.

ودفع نجاح القوات المصرية فى تحقيق أهدافها بشكل عام، رئاسة الأركان الإسرائيلية إلى شن هجوم مضاد قوى بثلاثة ألوية فى الليلة السابقة لسريان الهدنة الثانية (ليلة ١٨/١٧ يوليو) لدق أسفين وسط الجبهة المصرية وفتح الطريق إلى مستعمرات النقب عشية إيقاف القتال. ورغم نجاح القوات الإسرائيلية فى احتلال قرية «حتا» وفتح طريق الجواسير ـ حتا ـ كراتية. إلا أن اللواء محمد نجيب ـ قائد اللواء الرابع مشاة ـ حرم القيادة الإسرائيلية من ثمار هجومها بإصداره الأوامر لقواته باحتلال سلسلة التباب جنوب كراتية، والتى تمتد جنوب عراق سويدان وحتى غرب الفالوجا. وما أن أتمت القوات المصرية احتلال هذه التباب حتى تم غلق الطريق إلى مستعمرات النقب مرة أخرى[1] (انظر الخريطة رقم ٣).

وفى الوقت الذى كان القتال فيه مستعراً على الجبهات المختلفة فى فلسطين خلال تلك الفترة، كان التحرك السياسى فى المنطقة وفى داخل الأمم المتحدة لايقل نشاطاً. ففى السابع من يوليو ـ وقبل أن يعلن العرب رفضهم مد أجل الهدنة ـ وجه مجلس الأمن نداءه إلى الطرفين يناشدهما مد أجل الهدنة للفترة التى يمكن أن تحدد مع الوسيط الدولى[2]. وعندما تلقى برنادوت الرفض العربى لمد أجل الهدنة فإنه ناشد الطرفين مرة أخرى ـ على ضوء نداء مجلس الأمن الجديد ـ المبادرة بوقف إطلاق النار دون قيد أو شرط لمدة عشرة أيام ابتداءً من العاشر من يوليو. وطبقا لما أعلنه النقراشى فى مجلس الشيوخ، فقد رفضت الدول العربية هذا الطلب نظراً لعدم احترام اليهود للهدنة واستغلالها فى تدعيم قدراتهم القتالية [3].

وعلى ضوء طلب إسرائيل إدانة العرب كمعتدين وطلب برنادوت اتخاذ الإجراءات الكفيلة بتجديد وقف إطلاق النار فى فلسطين، وافق مجلس الأمن فى الخامس عشر من يوليو علي مشروع قرار أمريكى، يقضى بلوم العرب لعدم التوصل إلى هدنة، ويأمر بوقف إطلاق النار بصفة دائمة خلال ثلاثة أيام والتهديد باستخدام العقوبات فى حالة تجاهل ذلك الأمر. كما كان ذلك القرار يأمر بوقف إطلاق النار فى مدينة القدس خلال أربع وعشرين ساعة ونزع سلاح

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٢٣.
(٢) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ٢٩٠. Moor, op. cit., p.569. -
(٣) نفس المرجع (الأول) ، ص ٣٦٦

المدينة، وتخويل الوسيط الدولى صلاحية الإشراف على تنفيذ الهدنة، وتحقيق أية ادعاءات خاصة بانتهاكها منذ بدء سريانها فى الحادى عشر من يونيو»[1].

إلا أن الأمين العام لجامعة الدول العربية ـ على ضوء ما أسفر عنه اجتماع اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية فى عالية ـ أرسل خطاباً إلى السكرتير العام للأمم المتحدة فى السادس عشر من يوليو يفند فيه اتهام العرب بالعدوان، ويوضح أن رفضهم لمد الهدنة نابع من نقض اليهود لتلك الهدنة واستغلالهم لها فى تدعيم قدراتهم العسكرية. ومع ذلك، فالعرب لم يقفلوا الباب أمام الجهود التى يبذلها الوسيط الدولى لإيجاد حل سلمى عادل، وأنهم يقلبون وقف إطلاق النار فى مدينة القدس التى هاجمها الإسرائيليون صباح التاسع من يوليو دون أى استفزاز من جانب العرب [2].

وتحت الضغوط الدولية والتهديد الكامن فى قرار مجلس الأمن بتوقيع عقوبات فى حالة عدم الامتثال لوقف اطلاق النار، واختلاف العرب فى شأن رفض استمرار الهدنه، فإن الدول العربية وافقت فى النهاية على وقف إطلاق النار فى كافة الجبهات [3]. من ثم، أرسل الأمين العام إلى الوسيط الدولى فى الثامن عشر من يوليو يخطره بأن الدول العربية قد أصدرت أوامرها لوقف إطلاق النار فى فلسطين ابتداءً من الساعة الخامسة من بعد ظهر نفس اليوم (بالتوقيت المحلى).

وبقبول الطرفين لوقف إطلاق النار، انتهت المرحلة الثانية من الحرب وقد حقق الإسرائيليون

---

(١) نفس المرجع، ص ٢٩٠ – ٢٩١ – خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٣٩. ـ الدالى، المرجع المشار إليه، ص ٢٣٨ – ٢٣٩.

(٢) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ٢٩١ – خالد، المرجع المشار إليه ٢٣١ – ٢٣٢.

يرجع الدكتور إبراهيم شكيب أن ماجاء فى رسالة الأمين العام لجامعة الدول العربية بخصوص قبول وقف إطلاق النار فى القدس فقط يعود إلى قبول الأردن إيقاف القتال، مختلفة بذلك عن باقى الدول العربية. بينما يشير الدكتور فلاح خالد ـ استنادا إلى ماذكره عارف العارف فى كتابه النكبة ـ أنه عندما اجتمعت اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية فى بيروت (عالية) لمناقشة قرار مجلس الأمن بخصوص إيقاف القتال، فإن قرار اللجنة السياسية لوقف إطلاق النار فى كافة الجبهات صدر بالأغلبية وليس بالإجماع. فقد صوت كل من محمود فهمى النقراشى (مصر) وتوفيق أبو الهدى (شرق الأردن) فى جانب إيقاف القتال، بينما كان مزاحم الباجة جى (العراق) يرى استئناف القتال لكنه مالبث أن غير رأيه بسبب موقف الأردن. أما جميل مردم (سوريا) ورياض الصلح (لبنان) فكانا فى جانب استمرار القتال.

(٣) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٣٩. – شكيب، المرجع المشار إليه، ص ٣٦٧.

انظر بيان النقراشى أمام مجلس الشيوخ فى الجلسة السرية للمجلس يوم ٣٠ نوفمبر ١٩٤٨.

بعض المكاسب على الجبهتين الوسطى والشمالية، بينما حقق المصريون أيضاً بعض المكاسب على الجبهة الجنوبية، إلا أنه مامن شك أن دفة الحرب بدأت تنتقل إلى أيدى الإسرائيليين، بمجرد إيقاف القتال. وهكذا يمكن القول إنه فى الوقت الذى شعرت فيه الحكومات العربية بأنها مضطرة إلى الإذعان لقرار الأمم المتحدة بوقف القتال، فإنها قد خسرت تلك الحرب.

ثانيا: أثر السياسة المصرية على تطور بناء القوة الجوية خلال المرحلة الثانية:

أ - دعم تسليح القوة الجوية المصرية:

رأينا فى الفصل السابق كيف كانت الحكومة المصرية تحاول تجنب التورط فى الحرب الدائرة فى فلسطين منذ قرار التقسيم، اكتفاءً بالدعم السياسى والمادى والمعنوى، وعندما تطور القتال فى غير صالح الفلسطينيين وضغطت اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية من أجل التدخل العسكرى، فإنها ظلت مترددة حتى الأيام الأخيرة واتجهت إلى المساهمة بالمتطوعين من خارج القوات المسلحة وداخلها. وأضاعت شهورا ثمينة فى التردد دون توجيه أو إعداد لقواتها المسلحة رغم الإلحاح المستمر لرئاسة الجيش آنذاك.

وعندما حسمت حكومة النقراشى أمرها بالنسبة لتدخل الجيش المصرى فى فلسطين، كانت القوة الجوية المصرية - كما رأينا فى الفصل السابق - فى حالة يرثى لها، سواء من ناحية التسليح أو التدريب، شأنها فى ذلك شأن باقى قوات الجيش المصرى، وهو مادعا وزير الحربية إلى تحذير مديرى الأسلحة - أثناء اجتماعه بهم فى الرابع والعشرين من يوليو ١٩٤٨ - من إفشاء سوء الحالة التى كانت عليها القوات المصرية بقوله: «كلنا يعلم حالة الجيش عند دخوله فلسطين، وهذا سر بيننا يجب ألا يبوح به أى فرد لأى شخص كان خارج هذه الجدران، وغير خافٍ عليكم جميعاً القوات التى بدأنا بها هذا القتال...» (١).

وقد حاولت الحكومة المصرية تدارك ذلك الموقف، إلا أن إجراءاتها جاءت متأخرة عن

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦/ س ج/ ١٢، محضر مؤتمر رئاسة الجيش يوم ٢٤ يوليو ١٩٤٨، مسلسل ٦٠ (ص ٢).

نظيرتها في الجانب الإسرائيلي. وكان هناك عدة حلول مقترحة أمام الحكومة المصرية لتدارك ذلك القصور، كان أبرزها (١):

(١) فتح اعتمادات مالية إضافية لتدبير احتياجات السلاح الجوى.

(٢) الإلحاح على السلطات البريطانية للوفاء بالاحتياجات المطلوبة، خاصة وقد كان هناك عقد سابق بمبلغ مليون ونصف مليون جنيه منذ سبتمبر ١٩٤٧ لتوريد إمدادات خاصة بالقوات المسلحة لم يتم تنفيذها بواسطة الجانب البريطاني، رغم إيداع الحكومة المصرية لمبلغ ٨٠٠,٠٠٠ جنيه في بنك إنجلترا تحت حساب هذه الاحتياجات.

(٣) الاتصال الفورى بشركات الأسلحة الأوروبية، وإيفاد اللجان علي وجه السرعة بالطائرات للاتفاق مع هذه الشركات على توريد الأسلحة والمعدات، حتى لو أدى ذلك الى التساهل في بعض الاعتبارات، المتعلقة بشروط التعاقد.

(٤) الاستفادة من مخلفات قوات الحلفاء من الأسلحة والمعدات سواء بمصر أو في الخارج.

(٥) إرسال المندوبين العسكريين للبحث عن الذخائر وقنابل الطائرات من مخلفات الحلفاء والمحور في الصحراء الغربية.

(٦) شراء الاحتياجات الصالحة للمجهود الحربي من المصادر المدنية في مصر.

(٧) استغلال قواعد القانون الدولي في مصادرة العتاد الحربي الذي يمر في الأجواء والمياه المصرية إلى إسرائيل.

ولتنفيذ هذه السياسة، قامت الحكومة المصرية باعتماد مايقارب ٢ مليون - أى أكثر من ضعف ميزانية السلاح الجوى السنوية - لاحتياجات هذا السلاح (٢). كما قابل كل من الملك فاروق ورئيس وزرائه السفير البريطاني خلال الأسبوع الثالث من مايو ١٩٤٨، وقدما له قائمتين متشابهتين لاحتياجات القوات المسلحة من الأسلحة والعتاد. وطلب النقراشي من

---

(١) بكر، الجيش المصرى وحرب فلسطين، ص ٨١ . - وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية والبحرية - مكتب الوزير، تقرير عن أعمال لجنة الاحتياجات خلال حملة فلسطين . - محمد حسنين هيكل، ملفات السويس (ط١؛ القاهرة: مركز الاهرام للترجمة والنشر، ١٩٨٦)، ص ٨٧.

(٢) المتحف الحربي، ميزانية الدولة المصرية ١٩٥١ - ١٩٥٢، وزارة الدفاع الوطني، مقارنة الاعتمادات السلاح الجوى الملكي، ١٩٤٨.

السفير البريطانى أن يتولى الموضوع على جانب السرعة مع الحكومة البريطانية، موضحاً أنه يمكن توريد تلك الاحتياجات من المستودعات البريطانية بالشرق الأوسط.

وطبقاً لما أورده السفير البريطانى فى برقيته إلى وزارة الخارجية البريطانية فى التاسع عشر من مايو١٩٤٨، فقد «استند رئيس الوزراء فى طلبه إلى الاعتقاد بأن أى دولة صهيونية من شأنها أن تكون ذات طبيعية شيوعية قوية إن لم يكن طبيعية شيوعية كاملة، وأعرب عن أمله فى أن تقوم حكومة صاحب الجلالة بالتالى، باعتبار مصر والدول العربية الأخرى رائدة فى المطالبة بالوقوف ضد رأس الحربة الشيوعية فى الشرق الأوسط، وأن تكون على استعداد للتعاون على هذا الأساس» (١).

وقد ذهب النقراشى فى إلحاحه على طلب السلاح من بريطانيا إلى القبول بمخاطرة رفع الولايات النتحدة حظر توريد السلاح إلى إسرائيل، فيما لو قامت بريطانيا بتلبية مطالب السلاح المصرية (٢). فقد كان يرى أن «أى تدفق جديد للأسلحة من أمريكا إلى الصهيونيين بعد رفع الحظر من شأنه أن يستغرق بعض الوقت، وهو راغب فى إنهاء المسألة الفلسطينية أولا» (٣).

ورغم تزكية السفير البريطانى لمطالب التسليح المصرية، وإعلان وزارة الخارجية البريطانية أنها ستقوم بإمداد شرق الأردن ومصر والعراق بالأسلحة ـ طبقاً لمعاهداتها مع هذه الدول «مالم تقرر الأمم المتحدة أن هذا العمل غير مشروع»(٤). إلا أن الحكومة المصرية لم تحظ بذلك التعاون الرسمى البريطانى بالشكل الذى كانت تسعى إليه. فبعد أسبوعين من تدخل الجيوش العربية فى فلسطين أعلنت بريطانيا فى الأمم المتحدة عن موافقتها على حظر شحنات السلاح إلى الدول المشتركة فى الحرب، بل وحثت الولايات المتحدة على عدم رفع ذلك الحظر استجابةً للضغوط الإسرائيلية. ومن ثم، أصدرت وزارة الطيران أوامرها فى الأول من يونيو

(١) هيكل، ملفات السويس، ص ٦٥٠.

(٢) كانت الولايات المتحدة قد فرضت حظرا على شحنات السلاح إلى الشرق الأوسط قبل بدء الحرب المعلنة في فلسطين، وسرعان ما انضمت إليها بريطانيا بعد أسبوعين من تدخل الجيوش العربية فى فلسطين. - عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ٩٧ ، ١٤٥.

(٣) هيكل، ملفات السويس، ص ٦٥٠ – ٦٥١.

(٤) نفس المرجع، ص ٦٥١.

إلى القيادة الجوية البريطانية فى البحر الموسط والشرق الأوسط بالتحفظ على شحنة بحرية تشمل بعض المعدات وقطع الغيار والذخائر كانت مُرسلة إلى السلاح الجوى المصرى[1].

وكان كل ماحظيت مصر به من تعاون الجانب البريطانى، تم بشكل شخصى وبصفة غير رسمية من بعض العسكريين والمدنيين البريطانيين المسئولين عن المخلفات البريطانية فى مصر والخارج، والذين غلّبوا مصالحهم الشخصية على الالتزام الحرفى بتعليمات حكوماتهم. فضلا عن أن الكثيرين من العسكريين البريطانيين فى الشرق الأوسط، كانوا يشعرون بالغضب تجاه الإسرائيليين، نتيجة لأعمال الإرهاب والقتل والجلد التى تعرض لها بعض العسكريين البريطانيين فى فلسطين على أيدى المنظمات الصهيونية قبل نهاية الانتداب [2].

ولتنفيذ السياسة الخاصة بدعم تسليح القوات المسلحة المصرية، أصدر وزير الدفاع الوطنى فى ١٣ مايو — أى قبل يومين فقط من دخول الجيش المصرى فلسطين - قراره رقم ١٢٠ لعام ١٩٤٨، والذى يقضي بإنشاء لجنة احتياجات القوات المسلحة، التى كان لها مطلق التصرف فى عقد الصفقات والاستيلاء على الأصناف اللازمة للمجهود الحربى. وقد كُلفت تلك اللجنة ببحث كافة أمور احتياجات القوات المسلحة، واختيار أنسب الوسائل للحصول على تلك الاحتياجات سواء من الأسواق المحلية أو الخارجية [3].

ويوضح تقرير هذه اللجنة عن أعمالها طوال الحرب، المصاعب التى لاقتها أثناء تنفيذها لمهامها، والتى كان أبرزها[4]:

(١) ضغط عامل الوقت، فقد جاء تشكيل اللجنة عشية بدء الحرب المعلنة. ومن ثم، كان على اللجنة تدبير الاحتياجات المطلوبة للحرب أثناء العمليات، وليس قبلها كما يقضى التخطيط السليم للحرب.

---

(١) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٤٥.

Air 20/ 6906, R975, H.Q.MED.M.E. to the Air Ministery, top secret tel., No.Ox.707, 8.6.1948. - Ibid, Air Ministry to H.Q.MED.M.E., top secret tel., No.HS.83, 9.6.1948. (ملحقى ٣٤، ٣٥)

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، تقرير أعمال لجنة الاحتياجات ص ٥، ٦، ١١، ١٥.

(٣) نفس المرجع، ص ٢ – ٥.

(٢) الحظر الذى فرض علي تصدير السلاح إلى الدول المتورطة فى الحرب وخاصة من جانب بريطانيا والولايات المتحدة. مما دفع اللجنة إلى أعمال التحايل والتهريب لتخطى قرار الحظر.

(٣) محاولات إسرائيل عرقلة نشاط اللجنة، معتمدة فى ذلك على المنظمات الصهيونية فى أوروبا والولايات المتحدة الأمريكية.

(٤) اختلاف أعيرة الأسلحة والذخائر البريطانية وقطع غيارها المستخدمه فى القوات المسلحة المصرية عن مثيلاتها فى أوروبا والولايات المتحدة، دفع اللجنة إلى تصنيع بعض هذه الذخائر فى إيطاليا بصفة سرية.

(٥) تشدد بعض الدول فى تأييد الدولة الصهيونية كالولايات المتحدة وفرنسا وهولندا وبلجيكا، حرم اللجنة من هذه الأسواق، باستثناء بعض الاحتياجات التى حصلت عليها اللجنة عن طريق أطراف أخرى كبطاريات الطائرات وأجهزة اللاسلكى. وقد وجدت اللجنة أن التعامل مع الكتلة الشرقية محفوف بالمخاطر، فى ظل التأييد السوفيتى الكبير لقيام الدولة الصهيونية. إلا أنها استغلت عروض الكتلة الشرقية فى التأثير على المصادر البريطانية للحصول على الاحتياجات المطلوبة من الأسلحة والذخائر.

أما عن إمداد السلاح الجوى بالطائرات، فيوضح تقرير لجنة الاحتياجات أنه قد «بدأت الحملة (فى فلسطين) والسلاح الجوى فى حالة نقص شديد فى جميع الأقسام والأسراب، لاتمكنه من الاستمرار فى العمليات الحربية التى أوكلت إليه، حيث كانت الطائرات فى حاجة كبيرة إلى الإصلاح وينقصها الكثير من قطع الغيار»[1]. ونظراً للحظر القائم، فقد وجدت اللجنة أن عليها بذل الجهد للحصول على حاجة السلاح الجوى محليا من الطيران البريطانى والمخلفات الإنجليزية والأمريكية فى مصر والخارج.

«ولما كانت شركة كوك قد تعاقدت مع الطيران البريطانى على شراء مخلفاته والفائض من مخازنة لأغراض صناعية، فقد أمكن – بوسائل اللجنة الخاصة وطريق التفاهم الشخصى – الحصول على موافقة المسئولين بهذه الشركة على وضع مخازنها الملحقة بالطائرات (المطارات) البريطانية تحت تصرف اللجنة. وقد أتاح لنا هذا الاتفاق الحصول على الكثير من قطع الغيار

(١) نفس المرجع، ص ٥.

وبعض الطائرات القابلة للإصلاح، سواء من المخلفات أو من الطائرات (المطارات) البريطانية مستفيدين فى ذلك بوجود مخازن شركة كوك فى نطاقها، وإلى هذه المعاونه يمكن أن نقول إن السلاح قد زادت قوته من ١٥ طائرة إلى ٥١ طائرة مقاتلة من طراز سپيتفير» [١].

إلا أن هذه الزيادة فى قوة المقاتلات والمقاتلات القاذفة من طراز سپيتفير بدأت تدريجياً قرب نهاية فترة القتال الأولى فى الأسبوع الثانى من يونيو خلال فترة الهدنة الثانية. حيث تسجل يوميات طائرات السلاح الجوى الملكى المصرى زيادة خمس طائرات «سپيتفير ٩ » في الحادى عشر من يونيو عما كانت عليه في السادس من الشهر نفسه. ثم تزداد سبع طائرات أخرى اعتبارا من الثالث عشر من يوليو خلال فترة القتال الثانية وحتى نهاية تلك المرحلة من الحرب فى الثامن عشر من يوليو. كما تزداد طائرات «سپيتفير ٥» فى الثالث عشر من يوليو بمقدار ست طائرات عمّا كانت عليه فى الحادي عشر من يونيو، بالإضافة إلى استعواض خسائر هذه المرحلة من الحرب [٢].

ولما كانت الطائرات الكاملة التى أُضيفت إلي قوة السلاح الجوى من طراز «سپيتفير» بنوعية حوالى عشرين طائرة[٣]، فإن الأرجح أن باقى الزيادة فى هذا الطراز (١٦ طائرة)، ـ التى أشار إليها تقرير لجنة الاحتياجات ـ تعود إلى ماوفرته اللجنة من قطع الغيار، التى سمحت بإعادة تشغيل هذا العدد من الطائرات من مخلفات كل من السلاح الجوى والقوات الجوية البريطانية فى مصر. إلا أنه حتى نهاية المرحلة الثانية كان هناك عشر طائرات منها لم تجهز بعد[٤].

أما قاذفات القنابل فقد تعاقدت لجنة الاحتياجات على شـراء تسـع طائرات «سترلـنج Sterling» ذات الأربعة محركات من مخلفات الحرب فى أوروبا. إلا أنه لم يصل منها سوى طائرة واحدة حتى الرابع والعشرين من يوليو ١٩٤٨[٥].

---

(١) نفس المرجع، ص ٥ – ٦.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ٤٨، ملف ١٣٨، يوميات الطائرات من ٦ يونيو إلى ١٨ يوليو ١٩٤٨.

(٣) بكر، الجيش المصرى وحرب فلسطين، ص ٩٦.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ – ٢٦ / س ج/ ١٢ مؤتمرات، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ٢٤ يوليو ١٩٤٨، ص ٤.

(٥) نفس المرجع، ص ٧.

وبينما نجحت جهود اللجنة فى تزويد السلاح الجوى بأربع طائرات نقل من طراز داكوتا عن طريق أوامر الاستيلاء داخل القطر، بالإضافة إلى ست طائرات كوماندو من المخلفات الأمريكية فى مطار «باينفيلد» (مطار القاهرة الدولى الآن)، إلا أنه حتى الرابع والعشرين من يوليو لم يكن تم تجهيز أكثر من أربع طائرات «داكوتا» لقذف القنابل وطائرتين «كوماندو» لأعمال النقل [1].

وتوضح يوميات قوة الطائرات للسلاح الجوى أن متوسط قوة المقاتلات والمقاتلات القاذفة المصرية التى كانت مخصصة لمسرح عمليات فلسطين لم تكن تزيد عن اثنتى عشرة طائرة خلال شهر مايو ١٩٤٨، وست عشرة طائرة فى شهر يونيو، وخمس وعشرين طائرة خلال شهر يوليو[2]. وباستثناء طائرة واحدة من طراز «فيورى Fury» ـ يحتمل أن تكون عراقية ـ وطائرتين من طراز لايسندر، كانت باقى قوة المقاتلات القاذفة فى الجبهة من طراز سبيتفير.

أما متوسط عدد طائرات النقل من طراز «داكوتا» التى جُهزت للعمل كقاذفات فلم تزد عن ثلاث طائرات طوال المرحلة الثانية من الحرب، بينما بلغ متوسط عدد الطائرات المخصصة لمهام النقل طوال هذه المرحلة حوالى عشر طائرات تشمل (٤ – ٥ داكوتا و ٤ دف وَ ٢ كوماندو)[3].

ويوضح الجدول رقم (٤) التغيرات التى طرأت على القوة القتالية لطائرات السلاح الجوى خلال المرحلة الثانية من الحرب (١٥مايو – ١٨ يوليو).

أما عن الذخائر، فإن تقرير لجنة الاحتياجات يوضح أن مخازن الذخيرة والقنابل بالسلاح الجوى كانت تعانى نقصاً شديداً، وقد «وُفقت اللجنة فى العثور على كميات كبيرة من القنابل مختلفة الأنواع من الصحراء الغربية، كانت مخزنة بواسطة القوات المحاربة فى الحرب الماضية (الحرب العالمية الثانية).

---

(١) نفس المرجع، ص ٦ – ٧.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٣٨، يوميات طائرات السلاح الجوى، ١٥ مايو ـ ١٨ يوليو.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

وقد استكملت اللجنة هذه القنابل بواسطة التشغيل الصناعى وصارت صالحة [1]». وطبقاً لتقرير لجنة الاحتياجات فقد «سلمت إلى السلاح الجوى حوالى ٨٠٠ طن من القنابل الثقيلة والمتوسطة والحارقة «إنجليزية وألمانية وإيطالية» وبلغ عددها ١٧٢٦٧ قنبلة مختلفة»[2].

جدول رقم (٤)[3]

طراز الطائرات	القوة فى ١٥ مايو	القوة فى ١١ يونيو	القوة فى ٧ يوليو	القوة فى ١٨ يوليو	ملاحظات
سبيتفير٩	٢٠	١٨	١٦	٢٤	مقاتلات ومقاتلات قاذفة
سبيتفير ٥	٨	٩	١٤	١٤	مقاتلات ومقاتلات قاذفه
لايسندر	٢	٢	٢	٢	استطلاع
هاريكين	٤	٣	٥	٥	مقاتلات/ رصد الطقس
داكوتا	٨	٧	٤	٩	نقل/ قاذفات
دف	٤	٤	٥	٥	نقل
أنسون	٢	–	–	–	نقل وتدريب
كوماندو	–	٢	٣	٦	نقل
فيورى	–	١	١	١	مقاتلات قاذفة
المجموع	٤٨	٤٦	٥٠	٦٦	كان متوسط نسبة الصلاحية حوالى ٦٠٪

٢ - تدعيم القوة البشرية للسلاح الجوى المصرى:

توضح جداول القوة الشهرية للقوات المسلحة المصرية خلال المرحلة الثانية من الحرب (١٥

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، تقرير لجنة الاحتياجات ص ١٥.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان. تمثل الأرقام المشار إليها جملة ماسلمته اللجنة إلى السلاح الجوى خلال المرحلتين الثانية والثالثة من الحرب حتى هدنة رودس.

(٣) نفس المرجع، يوميات الطائرات فى ١٥ مايو، ١١ يونيو، ٧ يوليو، ١٨ يوليو.

مايو - ١٨ يوليو) أن القوة البشرية للسلاح الجوي المصرى تناقصت بدلا من أن تتزايد نتيجة لإتمام التعبئة الحرب. فبينما كانت تلك القوة ٢٠٣ ضابط و ٢٩٨٧ من ضباط الصف والجنود خلال شهر مايو فإنها تناقصت بمقدار ثلاثة ضباط وخمسة جنود فى شهر يونيو. إلا أنه فى شهر يوليو بقى عدد الضباط دون زيادة أو نقصان بينما زاد عدد ضباط الصف والجنود حتى وصلوا إلى ٣٥١٦ فرد[١].

أما عدد طيارى السلاح الجوى ضمن القوة البشرية السابقة فلم يطرأ عليه أي زيادة خلال المرحلة الثانية من الحرب، بل تناقص العدد بقدر خسائر هذه المرحلة (٥ قتلى وثلاثة جرحى)[٢].

٣ - إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية المصرية:

يوضح تقدير الموقف الذى أجرته رئاسة الجيش خلال شهر يوليو، أن القوة القتالية للسلاح الجوى ـ إذا استبعدنا طائرات التدريب غير المسلحة بمدرسة تدريب الطيران ـ كانت تتكون من أربعة أسراب كما يلى[٣]:

(١) ٢ سرب مقاتل من طراز سبيتفير، قوة كل منها ١٦ طائرة (١٢ طائرة قوة عاملة ، ٤ طائراتاحتياطية).

(٢) سرب مواصلات مختلط، مكون ١٢ طائرة من طرازى داكوتا وكوماندو، منها ثلاث طائرات داكوتا مجهزة لقذف القنابل.

(٣) سرب مواصلات خفيفة، مكون من خمس طائرات دف وطائرة بيتش كرافت.

ويبدو أن دمج أسراب القتال الثلاثة ـ التى كانت موجودة قبل بدء الحرب ـ فى سربين خلال المرحلة الثانية، يرجع إلى الرغبة فى استكمال قوة هذه الأسراب بعد تدعيم طائراتها كما رأينا فضلا عن الخسائر التى لحقتها والتى سنتعرض لها فى حينها.

(١) شكيب، المرجع اليه إليسه، ص ١٥٢، ٢٦٦.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقرير عن عمليات القوة الجوية التكتيكية بفلسطين، ١٥ مايو ـ ١٨ يوليو ١٩٤٨، ملحق أ، مسلسل٣٣.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير) و حافظة رقم ٣، ملف ١ - ٢٦ / س ج/ ٢٣ (الديوان العام)، ج ١.

وطبقا لما جاء فى وثائق حرب فلسطين ومراجع وزارة الدفاع المصرية عن تلك الحرب، فإنه يمكن أن نستخلص أن القوة الجوية المصرية ـ خلال تلك الحرب ـ شُكلت فى ثلاث مجموعات رئيسية كما يلى:

(١) القوة الجوية التكتيكية، وتشمل عناصر المقاتلات والمقاتلات القاذفة والاستطلاع المتمركزة فى العريش، ويقودها قائد القوة الجوية التكتيكية الذى يعمل فى تعاون وثيق مع قائد القوات المصرية فى فلسطين.

(٢) القوة الجوية الاسراتيجية، وتشمل عناصر النقل المجهزة كقاذفات وطائرات الاستطلاع المتمركزة فى القاهرة، وتسيطر عليها إدارة العمليات الجوية من القاهرة، وتعمل هذه القوة بالتعاون مع القوة الجوية التكتيكية فى الجبهة.

(٣) الاحتياطى، ويمثل باقى القوة القتالية من طائرات النقل والمواصلات، فضلاً عن المقاتلات المتمركزة فى القاهرة لأغراض الدفاع الجوى والتدريب على القتال، والرصد الجوى للطقس.

ويوضح الجدول التالى عدد وطراز ومهام وتمركز طائرات القوة الجوية المصرية طبقاً لتشكيلها السابق خلال المرحلة الثانية من الحرب.

جدول رقم (٥)[1]

المهام والطراز	العريش(عمليات)		ألماظة (عمليات – تدريب)		حلوان(تدريب)		الإجمالي	
	العدد والتاريخ		العدد والتاريخ		العدد والتاريخ			
	١٥ مايو	١٨ يوليو	١٥ مايو	١٨ يوليو	١٥ مايو	١٨ يوليو	١٥ مايو	١٨يوليو
المقاتلات:								
سبيتفير ٩	٤		٣	–	٤	–	١١	–
سبيتفيره	–	٢	–	٤	–	٣	–	٥
هاريكين	–	–	٤		–	–	٤	٤
المقاتلات القاذفة:								
سبيتفير ٩	٨	١٤	–	٧	١	٣	٩	٢٤
سبيتفير ٥	–	٩	٨	–	–	–	٨	٩
فيورى	–	١	–	–	–	–	–	١
الاستطلاع:								
لايسندر	٢	٢	–	–	–	–	٢	٢
نقل مجهزه كقاذفات:								
داكوتا	–	١	٤	٢	–	–	٤	٣
كوماندو	–	–	–	٢	–	–	–	٢
بيتشن كرافت	–	١	–	١	–	–	–	٢
نقل ومواصلات:								
داكوتا	–	–	٤	٥	–	–	٤	٥
كوماندو	–	–	–	٤	–	–	–	٤
دف	–	–	٤	٥	–	–	٤	٥
أنسن	–	–	٢	٢	–	–	٢	–
الإجمالي	١٤	٣٠	٢٩	٣٠	٥	٦	٤٨	٦٦

ملاحظات:

(١) كان متوسط نسبة الصلاحية خلال المرحلة الثانية حوالى ٦٠٪ من إجمالى الطائرات.

(٢) كان هناك حوالى ٢٥٪ من عدد الطائرات بورش ألماظة تحت الإصلاح والتجهيز أغلب الوقت.

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٣٨، يوميات طائرات السلاح الجوى، الفترة من ١٥ مايو حتى ١٨ يوليو ١٩٤٨.

من الجدول السابق، نرى أن تمركز القوة الجوية طوال المرحلة الثانية من الحرب كان موزعاً على ثلاثة مطارات، هى ألماظة وحلوان ثم العريش. إلا أن الأخير، كان هو المطار الوحيد الذى يسمح مكانه باستخدام المقاتلات والمقاتلات القاذفة فى اتجاه فلسطين، نتيجة لقصر مدى هذه الأنواع مقارنة بطائرات النقل والقاذفات. ومن ثم، تمركزت فيه طائرات القوة الجوية التكتيكية دون أن يتوفر لها أى، مطارات تبادلية أخرى فى سيناء. وهو ماكان يمثل نقطة ضعف قاتلة فى تجهيز مسرح العمليات فى الاتجاه الاستراتيجى الشمالى الشرقى، أدت الى فقد السيطرة الجوية المصرية فى المرحلة الأخيرة من الحرب.

ثالثا: أثر السياسة الإسرائيلية على تطور بناء القوة الجوية خلال المرحلة الثانية:

١ - دعم تسليح القوة الجوية الإسرائيلية:

فى اليوم التالى لدخول القوات العربية فلسطين (١٦ مايو)، عقدت الحكومة الإسرائيلية المؤقتة اجتماعها الأول بعد إعلان الدولة. وقدم بن جوريون - رئيس مجلس الوزراء (بصفته وزيراً للدفاع) - تقريراً عن الموقف فى الجبهات المختلفة والجهود المبذولة لتدعيم القوة الجوية بقوله:

«... لنا ثلاثون طائرة فى الخارج، لكن نقلها إلى إسرائيل بالغ الصعوبة، فهى لا تستطيع الطيران، دون توقف من الأماكن الموجودة فيها حاليا. ثم أننا لانضمن ما إذا كان سيُسمح لها بالهبوط والتزود بالوقود على الطريق. والحاجة ماسة لهذه الطائرات، حيث إن المصريين يحاولون قصف المطارات التى نسيطر عليها، ولدينا طائرات صغيرة نستخدمها لإمداد المستعمرات المحاصرة. وقد أبرمنا حتى الآن اتفاقيات فى أوروبا لشراء أسلحة قيمتها ١٩ مليونا من الدولارات، دفعنا من هذه القيمة بالفعل ١٥ مليونا من الدولارات. لقد بدأنا الشراء بعد اجتماع اللجنة الصهيونية التنفيذية فى باريس فى شهر أغسطس ١٩٤٦. ونحن الآن فى

حاجة إلى مبالغ كبيرة لتمويل المشتريات. ومن ثم، فإنه من الضرورى أن نوفد «جولدا مائير» إلى أمريكا على الفور لجمع الاعتمادات اللازمة» (١).

وتشير المصادر الإسرائيلية إلى أثر التفوق الجوى المصرى مع بداية الحرب المعلنة على تدعيم القوة الجوية الإسرائيلية. فطبقا لرواية كاجان، فإن إسرائيل قد تأكد لديها فى الخامس عشر من مايو أنها تواجه خصما قويا من الناحية الجوية «فمصر لديها ٤٠ طائرة مقاتلة وأربع طائرات نقل...(٢)» . ولما كانت المقاتلات والمقاتلات القاذفة والقاذفات بالإضافة إلى الأسلحة الثقيلة التى تم شراؤها لم يصل أغلبها إلى إسرائيل عند بدء الحرب المعلنة، فقد كان مصير الدولة اليهودية يتوقف على وصول تلك الأسلحة والطائرات فى الوقت المناسب. وقد سأل «بن جوريون» رئيس عملياته «إيجال يادين» فى السابع عشر من مايو «عما إذا كان فى استطاعتنا أن نحارب أسبوعين آخرين حتى دون أسلحة إضافية من الخارج»(٣). إلا أن يادين كان يشك فى ذلك. كما أن بعض قادته كانوا يشكون فى إمكانية الصمود، «مالم نحصل على مزيد من الطائرات خلال أسبوعين اثنين» (٤).

ومن ثم، رأى بن جوريون العمل على سرعة وصول الأسلحة والطائرات التى لم يتم شحنها بعد، مع استمرار تدعيم القوة الجوية. وكان يرى أن ذلك التدعيم يتحقق بتطوير القوة الجوية وتنمية قدراتها «بقاذفات قنابل ثنائية المحرك ومقاتلات ذات محرك واحد ومدافع ومعدات أخرى» (٥).

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج١، ص ٢٤١ - ٢٤٣. ـ جمعت جولدا مائير لإسرائيل مايزيد عن ٥٠ مليون دولار خلال جولتها المشار إليها فى الولايات المتحدة الأمريكية.

Meir, op. cit., pp. 191 - 192

(٢) Kagan, op. cit., p. 72.

(٣) بن جوريون، المرجع المشار إليه، ص ٢٧٧.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

(٥) نفس المرجع، ص ٢٨٢.

وعلى ذلك، تم توقيع العقد الثانى مع الحكومة التشكيلية لشراء خمس عشرة طائرة أخرى من طراز مسرشميت فى اليوم نفسه الذى غادرت فيه تشيكوسلوفاكيا (٢٠ مايو) أولى طائرات الصفقة الأولى من نفس الطراز، محمولة داخل طائرة نقل كبيرة من طراز «دى سى ـ٤ DC - 4 (سكاى ماستر)»، ويرفقتها أوائل الطيارين الذين تم تدريبهم عليها. «ومن ذلك الوقت، تم إنشاء جسر جوى كخدمة منتظمة يعمل بين تشيكوسلوفاكيا وإسرائيل. وكان يقلع كل يوم من «زبرا» [١] طائرة أو طائرتان تحمل إلينا الأسلحة والطائرات» [٢]. كما صدّق بن جوريون فى ذلك الوقت على شراء ثلاثين طائرة مسرشميت، بالإضافة إلي الصفقتين السابقتين، فضلا عن ثلاثين طائرة مقاتلة من طراز «سبيتفير» وعشر مقاتلات قاذفة ذات محركين من طراز «موسكيتو Mosquito » من تشيكوسلوفاكيا[٣]. وقد وصلت هذه الطائرات فعلا إلى إسرائيل خلال الشهور التالية.

ولم تكن الطائرات السابقة من المقاتلات والمقاتلات القاذفة كافية فى نظر المسئولين الإسرائيليين. «فالمسرشميت سمحت لنا بالرد من خلال القتال الجوى، إلا أن مداها قصير، ولايمكن استخدامها فى العمليات الهجومية. إن القوة الجوية المؤسسة على المقاتلات فقط، مصيرها الفشل. إننا إذا أردنا كسب الحرب، فإن علينا أن نمتلك قاذفات حتى نكون قادرين على قصف مطارات العدو، لتدمير طائراته على الأرض، وقصف مدنه عند الضرورة... فقنبلة تلقى علي دمشق أو القاهرة، فإنها ـ بالتأكيد ـ ستمهد الطريق إلى النصر أكثر من أى نجاحات عسكرية محلية. فسلاح الحرب النفسية كان حيويا دائما» [٤].

ومن ثم، كانت القاذفات الأمريكية من طراز «بى – ٢٥ B - 25»، «أيه ـ ٢٠ A- 20 »، و «بى ـ ١٧ B-17 » والمقاتلات القاذفة البريطانية ذات المحركين من طرازى «بوفيتر Beaufighter » و «موسكيتو» هدف القيادة الإسرائيلية لتزويد قوتها الجوية بما يلزمها من هذه الطرازات [٥].

(١) الاسم الكودى للقاعدة الإسرائيلية التى وافقت تشيكوسلوفاكيا على إقامتها على أراضيها لتجميع الأسلحة والطائرات وإرسالها إلى إسرائيل.

(٢) Kagan, op. cit., p. 72, 76.

(٣) بن جوريون، المرجع المشار إليه، ص ٢٨٨ – ٢٨٩، ٣١٤.

(٤) Kagan, op. cit., p. 97.

(٥) Idem

كُلّلت الجهود الإسرائيلية فى الولايات المتحدة بالنجاح فى شراء أربع قاذفات قنابل من مخلفات الحرب العالمية الثانية طراز «بى - ١٧» - ذات الأربعة محركات والتى تصل حمولتها إلى أكثر من ثلاثة أطنان من القنابل - تحت ستار شركة وهمية. وطبقا لرواية كاجان، فإنه لم يصل إلى إسرائيل قبل انتهاء الحرب سوى ثلاث قاذفات من هذا الطراز، تحدد لرحيلها من الولايات المتحدة ليلة ١٢ يونيو. وكان على هذه الطائرات أن تتجه إلى قاعدة الشحن والتجميع الإسرائيلية فى تشيكوسلوفاكيا لتحميلها بالقنابل قبل ذهابها إلى إسرائيل(١).

ولم تكن الجهود الإسرائيلية فى بريطانيا أقل حظا منها فى الولايات المتحدة. فقد أَخْبَر «زوركبرج» - أحد المندوبين الإسرائيليين فى بريطانيا - «بن جوريون» أنه يستطيع الحصول على طائرات موسكيتو مجهزة أكمل تجهيز بثمن قدره ٣٥,٠٠٠ جنيه استرلينى للطائرتين، على أن يتم الدفع فى انجلترا، كما يستطيع أن يحصل على طائرات سبيتفير جديدة ومجهزة أتم تجهيز نظير مبلغ ١٥,٠٠٠ جنيه استرلينى للطائرة الواحدة (٢). وطبقاً لما أشار إليه بن جوريون فى يومياته فى الثالث عشر من يونيو، «أبلغته أن يشتري الطائرات، سندبر الثمن فى إنجلترا وسيقدم له شئوول الباقى»(٣). وطبقاً للمصادر الغربية، فقد وصل إلى إسرائيل طائرة «موسكيتو» من الاثنتين اللتين تم شراؤهما من انجلترا قبل الهدنة الأولى، بينما تحطمت الثانية وهى فى طريقها إلى إسرائيل خلال شهر يوليو(٤).

كما نجح نفس المندوب الإسرائيلى فى أن يشترى من بريطانيا ثلاث طائرات نقل ذات محركين مجهزة كقاذفات، بالإضافة إلى ست طائرات مقاتلات قاذفة من طراز «بوفيتر» تحت ستار شركة وهمية. وقد وصلت الطائرات الأولى وخمس من الأخيرة إلى إسرائيل، بعد أن تحطمت السادسة فى إنجلترا(٥).

ورغم كل القصور الذى كان قائما فى الموقف العسكرى العربى فى فترة القتال الأولى (١٥ مايو - ١٠ يونيو)، فقد كانت تلك الأسابيع هى فترة المد العسكرى العربى والتقدم بنجاح على

(١) Ibid., p. 98 - 100.

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج١، ص ٣٠٠.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) Gunston, op. cit., p. 54.

(٥) Ibid. pp. 367 - 37, 44 - 45.

كافة الجبهات وعلى حد تعبير بن جوريون، «كان شهر المعارك ـ ابتداءً من الغزو العربى للإقليم إلى الهدنة الأولى يوم ١١ يونيو ١٩٤٨ ـ أشق وأخطر فترة فى حرب الاستقلال، فقد احتفظ العرب بالمبادأة معظم الوقت. ولم تكن العمليات التى بدأناها موفقة دائماً» (١). وقد «تمتع المصريون بالسيطرة الجوية إلى وقت الهدنة الأولى»(٢). «وكانت هناك فرصة طيبة أمام جيوش الدول العربية لتوقع الهزيمة بقوات الهجناه...»(٣).

وقد أدى هذا الموقف العسكرى المتدهور إلى تفكير الحكومة الإسرائيلية فى ضرورة إيقاف ذلك المد العربى والتقاط الأنفاس، حتى تصل الأسلحة والطائرات التى تم شراؤها قبل وخلال تلك المرحلة من الحرب، والتى بدأت تتدفق فعلا إلى إسرائيل. ولم يكن هناك مخرج أمام إسرائيل لوقف ذلك المد سوى قبول الهدنة، التى كان مجلس الأمن يحاول فرضها على طرفى الصراع.

وبعد أحد عشر يوماً فقط من تدخل الجيوش العربية (٢٦ مايو) استطلع بن جوريون رأى هيئة الأركان الإسرائيلية فيما إذا كان عقد الهدنة فى صالح إسرائيل، وقد اجتمعت هيئة الأركان على أن الهدنة ستكون فى صالحها(٤).

وفى اجتماع مجلس الوزراء الإسرائيلى فى الرابع من يونيو ـ لمناقشة مقترحات الهدنة التى قدمها الوسيط الدولى برنادوت ـ أكد بن جوريون أن القادة العسكريين الإسرائيليين كلهم يؤيدون قيام الهدنة، حتى يمكن تحسين الموقف الإسرائيلى خلالها. إلا أنه سوف يرفض الحظر على شحنات الأسلحة، مؤكدا تأثير الهدنة المقترحة علي موقف التسليح. إذ «إن أربعة أسابيع (فترة الهدنة المقترحة) يمكن أن تكون حاسمة بالنسبة لنا. لقد بعث أحد مندوبينا، الذى أرسل إلينا سفينة محملة بالأسلحة، كى نعمل علي تأجيل الهدنة (٥)».

وفى اجتماع مجلس الوزراء الإسرائيلى فى السادس عشر من يونيو ـ بعد أسبوع من بداية الهدنة الأولى ـ أكد على أهمية النصر إذا مابدأت الحرب مرة أخرى «فلسوف تكون بالنسبة لنا مسألة حياة أو موت ولن تكون كذلك بالنسبة لأعدائنا....

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ١، ص ٢٥٧.

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ١٥.

(٣) نفس المرجع، ص ١٤.

(٤) نفس المرجع، ص ٣١٦ - ٣١٩.

(٥) نفس المرجع، ص ٣٣٠ - ٣٣١.

«ستكون الهدنة ذات قيمة بالنسبة لنا إذا امتدت شهرين اثنين، فإننا لانستطيع أن نحقق الكثير فى شهر واحد» [1].

وعندما وافق الطرفان ـ العربى والإسرائيلى ـ فى نهاية الأمر على هدنة مدتها أربعة أسابيع[2]، بدأ الموقف يتحول تدريجياً فى صالح إسرائيل، حيث نجحت القيادة الإسرائيلية فى استغلال هذه الهدنة لتدعيم قواتها المسلحة بأكثر مما فعلت القيادة المصرية، والتي بدأت جهودها فى هذا الشأن عشية بدء الحرب المعلنة، متأخرة عن جهود التسليح الإسرائيلى بشهور عديدة. وقد عبّر وزير الدفاع المصرى عن ذلك بقوله: «من المسلّم أن الصهيونيين استفادوا كثيراً من الهدنة وقد ظهر ذلك جلياً فى قواتهم التى كانت تقاتل بعد الهدنة. أما موقفنا فى مدة الهدنة، فقد استفدنا قليلا بالنسبة لموقف الصهيونيين» [3].

٢ - تدعيم القوة البشرية للسلاح الجوى الإسرائيلى:

على عكس القوة الجوية المصرية التى لم تزد قوتها من الضباط خلال المرحلة الثانية من الحرب، بل ونقصت قوتها من الطيارين ـ بقدر خسائرها السابقة ـ فإن القوة البشرية للسلاح الجوى الإسرائيلى زادت فى تلك المرحلة زيادة كبيرة. فجهود الحكومة الإسرائيلية لم تقتصر علي تدعيم تسليح قوتها الجوية، بل تعدى ذلك إلى تدعيمها بالقوة البشرية المنتقاة من الطيارين والفنيين، سواء كانوا من اليهود المجندين فى الخارج أو المتطوعين والمرتزقة الأجانب، الذين بدأت تتزايد كثافة وصولهم إلى إسرائيل بعد بدء الحرب المعلنة حتى وصل عددهم إلى مائة وخمسين طيارا قبل بداية المرحلة الثالثة والأخيرة من الحرب[4].

وعلى حد قول بن جوريون: « لقد حصلنا علي قوة بشرية من الدرجة الأولى، طيارين متطوعين من جنوب أفريقيا وكندا ودول أخرى فى تلك الفترة»[5]. وقد بلغ الذين وصلوا من

(١) نفس المرجع، ص ٣٥١.

(٢) قبلت الحكومات العربية الهدنه تحت ضغط بريطانيا والأمم المتحده وإظهاراً لحسن نيتها.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، مؤتمر برئاسة الجيش يوم ٢٤ يوليو ١٩٤٨، كلمة وزير الدفاع، ص ٢.

(٤) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٦.

(٥) بن جوريون ، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ١٥.

جنوب أفريقيا وحدها خلال الهدنة الأولى حوالى سبعين فرداً[1].

ويصف المرجع الرسمى لحرب ١٩٤٨ تدفق هؤلاء المتطوعين والمرتزقة بقوله:

«وفى هذه الأثناء وصل إلى البلد (إسرائيل) كثيرون من متطوعى «ماحل» (المتطوعين من الخارج) من جميع أنحاء العالم، وكان هؤلاء الأشخاص نوى خبرة كبيرة بالعمليات الجوية، وبسرعة بدءوا العمل كطيارين وفنيين فى سلاح الطيران. وكان لهؤلاء الأنجلو ساكسون فضل كبير فى بلورة سلاح الطيران من الناحيتين العملياتية والتنظيمية»[2].

أما «كاجان» فكان يرى أن هؤلاء الأجانب ـ مرتزقة كانوا أو متطوعين ـ يتميزون بصفات متباينة. فالطيارون السويديون كانوا فى البداية «غير معنيين بمعرفة أسباب قتالنا أو حتى من نقاتلهم. فقد وقعوا عقدا، وتدفع أجورهم لقيادة طائراتنا... إنهم أدوا أعمالهم ببرود ولكن باحتراف حقيقى.

«وتواجد بيننا أيضا أفراد من جنوب أفريقيا، وفى معظم الحالات، كانوا رجالا قاتلوا فى قوات بلادهم الجوية.

«... لايمكن مقارنة أية مجموعة بالأمريكيين، فكان بينهم متخصصون متطوعين، ومرتزقة ومغامرون يسعون وراء أى شىء. لم يكن هناك اثنان متشابهان. وكان لديهم جميعا تقريبا تاريخ مشرف يجعل أكثر المؤلفين خيالا يمتلىء بالغيرة.. البعض كان لديه إيمان راسخ كصهيونى غيور، ونظر آخرون إلي مشاكلنا بلا مبالاه، إلا أن ذلك لم يمنعهم من القتال بحماس من أجل قضيتنا.. وعلى أية حال، فقد كان يمكننا أن نعتمد عليهم كلما تهدد الخطر وجود الشعب اليهودى، وسوف نجدهم دائما مستعدين للقتال فى الخطوط الأمامية.

«وأخيرا كان لدينا إنجليز، يشكلون مجموعة منعزلة تماما، لم يكونوا كثيرين إلا أنهم كانوا نوي فعالية ومهارة عاليتين.

«وبين متطوعينا الذين جاءوا من كل مكان لهذا الغرض، كان الكثير منهم من غير اليهود.

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج١، ص ٤٢٧.

(٢) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، تعريب أحمد خليفه (بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ١٩٨٤)، ص ٥٦٤.

إنى لا أعرف سببا لذلك، إلا أن الأمر كان حقيقيا وبصفة خاصة فى قواتنا الجوية» (١).

٣ - إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية الإسرائيلية:

بإصدار الحكومة الإسرائيلية المؤقتة لمرسومها رقم ٤ بتاريخ ٢٦ مايو ١٩٤٨ الخاص بإنشاء جيش الدفاع الإسرائيلى أطلق على القوة الجوية الإسرائيلية اسم «السلاح الجوى الإسرائيلى»، واعتبر أحد الأسلحة الرئيسية التى يتكون منها جيش الدفاع الإسرائيلى - كأحكام البند الأول من ذلك المرسوم - وهى الأسلحة البرية والجوية والبحرية(٢). وعُين «يسرائيل زفولدوفسكى» (عمير) قائداً للسلاح الجوى، وأُختير «أهارون ريمز» رئيساً لأركانه(٣).

ومع تدفق المتطوعين والمرتزقة وطائرات القتال والقاذفات، تشكل سرب القتال رقم ١٠١ فى الأسبوع الأخير من شهر مايو. وزُوِّد هذا السرب بأولى دفعات طائرات «المسر شميت»، وتمركز فى مطار «تل نوف» فى بداية الأمر، ثم أعيد تمركزه فى «هرتسليا» فيما بعد. وكان أغلب طيارى ذلك السرب من المتطوعين الأمريكيين والكنديين(٤).

وطبقا لرواية «عيزرا وايزمان» جاء انتقال ذلك السرب من مطار «تل نوف» إلى مطار «هرتسليا» شمال تل أبيب هروباً من قصف الطائرات المصرية التى اكتشفت إقلاع طائرات «مسرشميت» من المطار الأول. ولما كان ذلك المطار يوفر درجة طيبة من الإخفاء لوجوده وسط بيارات البرتقال، فقد كان أكثر من ملائم لتمركز أولى أسراب المقاتلات الإسرائيلية بدلا من مطارات «حاتسور» و«اللد»، و عين شمير» الواقعة تحت النيران المصرية (٥).

---

(١) Kagan, op. cit., p. 82.

(٢) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال، (حرب فلسطين ١٩٤٨ - ١٩٤٨)، ص ٥٦٦.

(٣) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٤٠١.

(٤) سلوتسكى، المرجع المشار إليه، ص ٣٤١. Rubinstein and Goldman, op. cit., pp. 42 - 44.

(٥) Weizman, op. cit., p. 71.

وقد تشكل ذلك السرب بقيادة «مودى ألن» أحد الطيارين الإسرائيليين الثلاثة الوحيدين فى ذلك السرب، الذى كان قوامه ستة عشر طياراً وخمس عشرة طائرة، بالإضافة إلى حوالى ثلاثمائه من الفنيين وأفراد الخدمات الأرضية (١).

ومع تزايد أعداد طائرات النقل من طراز «داكوتا» والمتطوعين من الولايات المتحدة وانجلترا، تشكل السرب ١٠٣ الذى عمل كقاذفات قنابل فضلا عن دوره الأصلى فى أعمال النقل الجوى. وقد تمركز ذلك السرب فى مطار «رمات داڤيد» (فى المنطقة الشمالية من إسرائيل)، حيث انضمت إليه طائرات الـ «بوفتير» بعد وصولها من إنجلترا(٢).

وفى الأول من يوليو، تشكل سرب النقل الجوى من طائرات النقل الثقيل من طراز «كونستليشن» و «كوماندو» و «دى. سى . – ٤» (سكاى ماستر)، التى قامت بعمل الجسر الجوى بين القاعدة الإسرائيلية فى تشكيوسلوفاكيا وإسرائيل لنقل الأسلحة والطائرات حتي إغلاق الحكومة التشيكية لتلك القاعدة فى أراضيها(٣).

وفى منتصف يوليو تشكل السرب ٦٩ قاذفات من طائرات بى ـ ١٧ بمجرد وصولها. وتمركز ذلك السرب أيضا فى مطار «رامات داڤيد» حيث شكل الأمريكيون كافة الأطقم الجوية والأرضية الخاصة به (٤).

وقد ساعد إسرائيل على انتشار وحداتها الجوية بطريقة فعالة وجود شبكة ممتازة من المطارات التى خلفتها القوات الجوية البريطانية فى فلسطين، مثل «رامات داڤيد» فى الشمال و«عكير وكاستينا» و«بيت دراس واللد» فى الوسط. بالإضافة إلى أراضى الهبوط التى تم تجهيزها داخل المستعمرات وبالقرب منها، والتى كانت تستخدمها طائرات النقل لإمداد المستعمرات وإخلاء الخسائر.

وقد وفَّرت تلك القواعد الجوية والمطارات وأراضى الهبوط قاعدة وطيدة لأعمال قتال السلاح

(١) Ibid. pp.72 - 74.

(٢) Rubinstein and Goldman, op. cit., pp.42 - 44 .

(٣) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ – ١٩٤٨)، ص ٦١٤.

(٤) Rubinstein and Goldman, op. cit., pp. 29 - 31.

يلاحظ هنا تمركز كافة الأسراب حتى المقاتلة فى المنطقة الشمالية من إسرائيل لتكون بعيدا عن متناول المقاتلات المصرية.

الجوى الإسرائيلى. ولما كانت قواعد ومطارات المنطقة الشمالية مثل «رامات داڤيد» تقع خارج مسئولية القوة الجوية المصرية، فقد كانت الأسراب الإسرائيلية المتمركزة فى هذه المطارات آمنة بعيدا عن متناول القوة الجوية المصرية. خاصة وقد كانت القوي الجوية العراقية والسورية تعانى قصورا فى أسلحتها وذخائرها. وباستثناء «الفيورى» العراقية التى لم يتيسر لها أى أسلحة أو ذخائر فى العراق، فلم تكن أى من طائراته «الأنسن» أو «الجلاديتور» العتيقة، فضلا عن طائرات التدريب السورية من طراز «هارڤارد» ندًا لطائرات القتال الإسرائيلية من طراز «مسرشميت».

رابعا: انعكاس السياسة المصرية والإسرائيلية على استخدام القوة الجوية للطرفين:

١ - استخدام القوة الجوية المصرية:

اشتملت المرحلة الثانية من الحرب على فترتى قتال الأولى مدتها سبعة وعشرون يوماً (١٥ مايو ١١ يونيو)، والثانية مدتها عشرة أيام (٨ - ١٨ يوليو) يفصل بينهما حوالى شهر من الهدنة.

وفى فترة القتال الأولى كانت القوات العربية تمسك بزمام المبادأة الاسراتيجية رغم كل قصورها، وكان النصر فى متناولها، لو أنها قامت بتنسيق خططها العسكرية وتعاونت مع بعضها بصدق، كما يكون الحلفاء. إلا أن اختلاف أهداف الحكام العرب وأطماع البعض منهم، دفعت تلك القوات إلى القتال دون وحدة أو تنسيق، فالحرب فى تقديرهم كانت مظاهرة حربية. الأمر الذى استغلته القيادة الإسرائيلية لنقل قواتها من جبهة إلى أخرى لمواجهة المواقف الحرجة، مستفيدة من صغر الأرض التى تحتلها، ووجود شبكة ممتازة من المطارات والطرق التى خلفها الانتداب البريطانى فى فلسطين.

وعلى الجبهة المصرية، كانت فكرة العملية الهجومية المصرية تقضى بالتقدم فى اتجاهين: اتجاه الهجوم الرئيسى، ويسير بحذاء ساحل البحر متقدما من رفح إلى غزة فى اتجاه

المجدل، وتعمل عليه القوات المصرية الرئيسية، والاتجاه الآخر ويتجه إلى الداخل من العوجة إلى بير سبع، حيث يتم الالتقاء بالقوات الأردنية جنوب القدس، ويعمل على هذا الاتجاه قوات المتطوعين بقيادة البكباشى (المقدم) أحمد عبد العزيز[1].

وكان على القوات المصرية تطهير مستوطنات النقب بين اتجاهى تقدمها، إلا أن المقاومة التى أبدتها تلك المستوطنات دفعت اللواء المواوى ـ قائد القوات المصرية بالجبهة ـ إلى تطويقها وعزلها والتقدم نحو أهدافه المحددة، مع اقتحام المستعمرات التى تقع فى اتجاه تقدمه.

وعندما انتهت فترة القتال الأولى كانت القوات العربية قد استنفدت أقصى طاقاتها. وهو ماعترف به رؤساء أركان الجيوش العربية فى اجتماعهم بالقاهرة فى السابع من يوليو ١٩٤٨[2]. كما أقر المؤتمرون بعجز القوات العربية عن استغلال الهدنة كما فعل اليهود. ولما كانت الجامعة العربية لم تقرر استئناف القتال حتى اليوم السابق لانتهاء الهدنة الأولى (تاريخ اجتماع رؤساء الأركان)، فقد أعلن اللواء عثمان المهدى ـ رئيس أركان حرب الجيش المصرى بالنيابة ـ فى ذلك الاجتماع أن مصر ستقاتل إذا قررت جامعة الدول العربية ذلك. «ولكن القتال سيأخذ شكل تطهير للمستعمرات التى تهدد مواصلاتنا حتي يتم تأمينها وبعد ذلك تكون قد وصلتنا ـ بمشيئة الله ـ الإمدادات التى تمكننا من استئناف التقدم» [3].

وعندما استؤنف القتال بعد نهاية الهدنة الأولى، بدأت المبادأة الاستراتيجية تتنقل إلى جانب القوات الإسرائيلية واقتصرت جهود القوات المصرية ـ كما قال رئيس أركانها ـ على تطهير المستعمرات الإسرائيلية على الشريط الساحلى الممتد من رفح إلى أسدود، مع مد الجبهة المصرية شرقاً عبر الصوافير الشرقية وجوليس، وكوكبة، والحليقات (انظر الخريطتين رقمى ٣، ٤).

وكان على القوة الجوية المصرية تبعاً لذلك، تركيز جهودها الرئيسية لمعاونة القوات المصرية وعزل المستوطنات الإسرائيلية وتدمير أى حشود فيها بعد تحقيق السيطرة الجوية فى منطقة عملياتها. ومن تقارير القوة الجوية التكتيكية المصرية التى وقع على عاتقها عبء المجهود الجوى

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٢٤٠.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١٢، ملف ١ - ٢٥ / س ج، مستخرج من محضر اجتماع رؤساء أركان القوات العربية بالقاهرة، ٧ يوليو ١٩٤٨.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

الرئيسى فى الجبهة يمكن أن تستخلص فكرة استخدام تلك القوة فى المرحلة الثانية من الحرب.

ففى الفترة من الخامس عشر من مايو ولمدة أربعة أيام ركزت القوة الجوية المصرية جهودها الرئيسية للحصول على السيطرة الجوية، بتدمير الطائرات الإسرائيلية على الأرض وفى معارك جوية، وبجزء من مجهودها تم تقديم المعاونة النيرانية والاستطلاع الجوى لصالح القوات البرية المصرية بالجبهة (١).

وفى خلال الأربعة أيام التالية (١٩ - ٢٢مايو) نقلت القوة الجوية المصرية جهودها الرئيسية لتدمير ميناء تل أبيب ومنشآت الصناعة الحربية ووسائل المواصلات، وبجزء من مجهودها استمرت فى القتال من أجل المحافظة على السيطرة الجوية ومعاونة القوات البرية وتوجيه الهجمات ضد المستعمرات الإسرائيلية مع القيام بمهام الاستطلاع الجوى(٢).

واعتباراً من الثالث والعشرين من مايو وحتى نهاية المرحلة الثانية، تحولت الجهود الرئيسية للقوة الجوية المصرية لمعاونة القوات البرية وتدمير التجمعات المعادية داخل وخارج المستوطنات الإسرائيلية وبجزء من المجهود الجوى تم القيام بمهام الاستطلاع والمحافظة على السيطرة الجوية، وحماية القوات والأهداف الحيوية (٣).

وقد ساعد التفوق الجوى المصرى فى عنصرى المقاتلات والمقاتلات القاذفة فى ذلك الوقت على إحراز السيطرة الجوية والمحافظة عليها طوال تلك المرحلة. وقد دلَّل قائد الجناح (مقدم طيار) صدقى المليجى قائد القوة الجوية الكتيكية ـ فى تقريره المقدم إلى القائد العام للقوات المصرية بفلسطين عن تلك المرحلة ـ على نجاح القوة الجوية فى تدمير طائرات العدو وإحراز السيطرة الجوية، بحرية القوات الصديقة فى العمل طوال هذه المرحلة دون تدخل مؤثر من الطيران الإسرائيلى، والذى تركز نشاطه الجوى فى بعض الهجمات المحدودة التى لم تسفر عن خسائر تُذكر، وأن أغلب نشاط العدو كان يتم ليلاً ـ لتجنب نشاط المقاتلات المصرية ـ فى

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير طلعات الجوية، ١٥ مايو - ١٨ يوليو ١٩٤٨.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

شكل أعمال للنقل الجوى والإمداد من خارج فلسطين وفيما بين مناطق الحشد والمستوطنات فى داخلها[1].

ولتحقيق السيطرة الجوية نفذت القوة الجوية المصرية ٤٣ طلعة (تمثل ٩٪ من إجمالى المجهود الجوى فى تلك المرحلة) ألقت فيها الطائرات المصرية حمولة من القنابل زنتها ١٩٢٥٠ رطل (٨٧٥٠ كجم)، على مطارات تل أبيب وعكير وبتاح تكفاه والرمله [2].

وبالنسبة لتدمير مراكز الإمداد والمنشآت الصناعية الإسرائيلية، فقد أوضح تقرير قائد القوة الجوية التكتيكية السابق الإشارة إليه، أن الهجمات الجوية تركزت على منطقة تل أبيب حيث كان ميناؤها يمثل أبرز مداخل الإمداد بالعتاد والرجال فضلا عن تركيز أغلب المنشآت الصناعية بالمنطقة. ورغم نجاح القوة الجوية فى تدمير أرصفة الميناء ومستودعاته، إلا أن القيود التى فرضتها الحكومة المصرية بعدم مهاجمة السفن الراسية فى الميناء أو المتجهة إليه، وكذا عدم التعرض لميناء حيفا[3]، سمحت للسلطات الإسرائيلية بالاستفادة من مستودعات البترول فى منطقة حيفا فضلا عن استمرار حركة الملاحة إلى ميناء تل أبيب رغم الخسائر التى لحقت به [4].

ولتدمير المنشآت الصناعية والبحرية فى منطقة تل أبيب وماحولها، نفذت القوة الجوية المصرية ١٠٧ طلعه (تمثل ٢٢٪ من المجهود الجوى لتلك المرحلة) ألقت فيها حمولة من القنابل زنتها ٧٧٢٦٠ رطل (٣٥١١٨ كجم) على ميناء تل أبيب والمنشآت الصناعية فى منطقة تل أبيب وضواحيها [5].

ويوضح تقرير قائد القوة الجوية التكتيكية، أن معاونة القوات البرية المصرية وحمايتها استنفذت المجهود الأكبر من القوة الجوية بعد نجاحها فى تحقيق السيطرة الجوية. وقد بلغ

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقريرقائد القوة الجوية عن المدة من ١٥ مايو إلى ١٨ يوليو، ص ٢ (مسلسل ٢٣).

(٢) نفس المرجع، ملحق أ، مسلسل ٣٢. ـ وزارة الدفاع، وثائق حرب فلسطين ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية ١٥ مايو – ١٨ يوليو.

(٣) يبدو أن الحكومة المصرية كانت تخشى التعرض لسفن الولايات المتحدة وسفن الدول الأوروبية التى كانت تنقل العتاد والأفراد إلى إسرائيل حتى لاتدخل فى مواجهة سياسية أو عسكرية معها، خاصة وقد كانت القوات البريطانية لازالت تستخدم ميناء حيفا لإجلاء باقى قواتها خلال شهر مايو.

(٤) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقرير قائد القوة الجوية التكتيكية ص ٢.

(٥) نفس المرجع، ملحق أ (مسلسل ٣٢). ـ نظر ملف ٢٨٠ السابق الإشارة إليه، تقارير الطلعات ١٥ مايو ـ ١٨ يوليو.

هذا المجهود ٢٧٢ طلعة تمثل ٥٦٪ من المجهود الجوى لتلك المرحلة. كما تم إسقاط مايربو على ١٧٦٩٠٠ رطل (٨٠٤٠٩ كجم) من القنابل على المستوطنات والأهداف البرية الإسرائيلية وطرق المواصلات. الأمر الذى عاون فى تقدم القوات البرية وشل المستوطنات الإسرائيلية، وجعل القوات الإسرائيلية تتجنب أى عمليات هجومية خلال النهار وتركز نشاطها ليلا للحد من تأثير القوة الجوية المصرية ضد هذه القوات. كما حرمت الهجمات الجوية القوات الإسرائيلية من استخدام السكك الحديدية وجعلها تتخلى عن استخدام الطرق الرئيسية نهارا[١].

ولم تقتصر جهود القوة الجوية التكتيكية على الجبهة المصرية فحسب، بل تعدتها إلى معاونة القوات الأردنية والتى لم يتوفر لها قوة جوية لمعاونتها. وقد قام ممثل القوة الجوية المصرية بهيئة المستشارين بعمان بتنسيق استخدام مجهود المعاونة مع القيادة الأردنية [٢].

ويوضح تقرير قائد القوات الجوية التكتيكية ــ التى قامت بعبء المجهود الجوى الرئيسى فى تلك المرحلة ــ المصاعب التى واجهت القوة الجوية فى ذلك الوقت والتى يمكن إجمالها فيما يلى[٣]:

(١) العجز فى الطيارين المدربين بالسلاح الجوى على الاستطلاع الجوى وقذف القنابل فى بدء الحرب.

(٢) نقص المعدات الفنية الملائمة فى الطائرات مثل أجهزة التنشين الحديثة فضلا عن عدم وجود أجهزة للتعارف. كما كانت أجهزة اللاسلكى فى حالة سيئة لقدمها وعدم إمكانية تغيير تردداتها، مما نجم عنه فَقْد سرِّية الاتصال، بعد سقوط بعض الطائرات فى الأراضى الإسرائيلية، بالإضافة إلى عدم تجهيز الطائرات باسطوانات الأوكسجين اللازمة للطيران على الارتفاعات المتوسطة والعاليه. كما أثر الافتقار للخزانات الاحتياطية على المدى التكتيكى للمقاتلات والمقاتلات القاذفة من طراز سبيتفير. وقلل من قُدرة المقاتلات على حراسة القاذفات عند توغلها فى أراضى العدو.

---

(١) نفس المرجع، نفس المكان. ـ انظر قرير قائد القوة الجوية التكتيكية لمشار إليه، ص ٣، ٤ ملحق أ (مسلسل ٣٢).

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير طلعات العمليات ١٥ مايو ـ ١٨ يوليو. ـ وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقرير قائد القوة الجوية التكتيكية، ملحق ب (مسلسل ٣٥).

(٣) نفس المرجع، ص ٤ – ٦ (مسلسل ٢٥ – ٢٧).

(٣) ضعف قدرة المحطة اللاسلكية بمطار العريش والمستخدمة للسيطرة على الطائرات فى الجو، فضلا عن القصور فى المواصلات الخطية، وعدم وجود أية محطات رادارية للإنذار أو التوجيه، مما عاق عملية التمييز والسيطرة على الطائرات.

(٤) الافتقار إلى أنواع القنابل المناسبة للأهداف المعادية الحصينة وضعف حمولة المقاتلات القاذفة، بالمقارنة بالقاذفات المطلوبة. الأمر الذى أدى إلى تكرار العديد من الطلعات لحصول على النتيجة المطلوبة، مما زاد من درجة تعرض الطائرات المصرية لنيران العدو المضادة للطائرات. وقد ضاعف الافتقار لمعدات تحميل القنابل من مشاكل التسليح وزيادة الوقت اللازم لإعادة تجهيز الطائرات بسرعة وأمان.

(٥) قلة الطائرات المجهزة للتصوير، فلم يكن هناك سوى طائرتين «لايسندر» قديمتين مجهزتين لهذا الغرض، كانت إحداهما غير صالحة فى أغلب الأوقات. كما كان هناك قصور واضح فى عدد ضباط المخابرات المدربين على قراءة وتفسير الصور الجوية وتحليل معلوماتها، فضلا عن الاستجواب السليم للأسرى، بالإضافة إلى العجز فى المعدات والأفراد بقسم تصوير العريش.

(٦) كان مطار العريش هو المطار الوحيد بالجبهة «ولم يكن ذلك المطار صالحاً لعمليات جوية ميدانية بالمعنى الصحيح نظراً لضيق ممره غير المرصوف وطغيان الرمال عليه وعدم وجود ممرات عرضية تبادلية تستخدم فى حالة تحول اتجاه الريح «الأمر الذى أدى إلى إيقاف الطيران فيه فترات متعددة نتيجة لهبوب الزوابع الرملية، مما كان يؤثر سلبيا على نتائج العمليات البرية فى فترات التوقف عن الطيران.

(٧) كان مطار العريش يعانى من العجز فى معدات الورش والأفراد المدربين على صيانة الطائرات وخاصة بالنسبة للاّسكى والتسليح.

وقد أنهى قائد القوة الجوية التكتيكية تقريره بمجموعة من المطالب والاقتراحات للاستفادة من دروس تلك المرحلة. إلا أن مايهمنا من تلك المطالب هو القسم الذى يدخل فى مسئوليات وزارة الدفاع، والتى انعكس عدم تنفيذها على المرحلة التالية من الحرب، وتتلخص تلك المطالب والمقترحات فيما يلى [١]:

(١) نفس المرجع، ص ٨ - ١٠، مسلسل ٢٥ - ٣١.

(١) ضرورة إنشاء نظام للإنذار المبكر بمنطقة الجبهة يعتمد على محطات الرادار المتحركة لتأمين الإنذار للقوات فضلا عن إدارة أعمال قتال المقاتلات والمدفعية المضادة للطائرات، نظراً لعدم كفاءة نظام الإنذار المعمول به آنذاك ـ الذى يعتمد على نقاط المراقبة بالنظر ـ بسبب قصور وسائل المواصلات المستخدمة وعدم وجود عمق كاف من ناحية البحر.

(٢) إعادة تنظيم القوة الجوية وتدعيمها، حتى لاتنتقل المبادأة للعدو وخاصة بعد تدعيم قواته بالمقاتلات من طراز مسرشميت والقاذفات الثقيلة من طراز ب – ١٧، والتى تزايد ظهورها فى الأيام الأخيرة من تلك المرحلة.

وقد اقترح قائد الجناح صدقى المليجى إعادة تنظيم القوة الجوية التكتيكية بالشكل التالى، مع استمرار تدعيمها بالاحتياطى الكافى من الطيارين والفنيين والطائرات والعتاد:

٢ سرب مقاتلات، كل منهما مشكل من ٢٠ طائرة.

٢ سرب مقاتلات، كل منهما مشكل من ٢٠ طائرة.

١ سرب مقاتلات استطلاع مشكل من ٢٠ طائرة.

١ سرب قاذفات خفيفة ومتوسطة.

كما أكد قائد الجناح صدقى المليجي على وجوب الشروع فوراً فى إصلاح وتوسيع مطار العريش، وإنشاء مطار آخر مستديم وتام التجهيز، واقترح أن يكون مكانه بمنطقة رفح، مع العمل على تأمين مطارات متقدمة للقوة الجوية، كمطارات غزة والفالوجا، والتى تعتبر من مطارات الدرجة الأولى ولاتحتاج إلا لإصلاحات بسيطة لاستعمالها الفورى.

(٣) ضرورة إعطاء القوة الجوية المصرية حرية العمل ضد الطيران الإسرائيلى فى كل الأراضى الفلسطينية نظراً لانسحاب الطائرات الإسرائيلية من مطارات المنطقة الوسطى

والنقب ـ حيث تقع مسئولية القوات المصرية ـ إلى المطارات وأراضى الهبوط فى شمال فلسطين، حيث كان النشاط الجوى العربى ضدها أقل خطورة [١].

وقد رأى قائد الجناح صدقى المليجى ـ بحق ـ أنه لحرمان العدو من نشاطه الجوى، فإنه يتعين على القوة الجوية المصرية مد نشاطها التعرضى إلى كافة المطارات الإسرائيلية، مادامت إمكانيات القوى الجوية العربية، الأخرى غير قادرة على شل القوة الجوية الإسرائيلية فى مناطق مسئوليتها، على أن يتم ذلك النشاط بطبيعة الحال ـ بالتنسيق مع القوى الجوية العربية الأخرى.

وأرفق قائد القوة الجوية التكتيكية بتقريره عن تلك المرحلة ـ والذى يدل على وعى عسكرى رفيع المستوى، وفهم دقيق لطبيعة الحرب الجوية بمستواياتها التكتيكية والتعبوية والاستراتيجية ـ بإحصائية عن الغارات وساعات الطيران التى نفذتها القوة الجوية التكتيكية والمتوسط اليومى لاشتراك الطائرات فى العمليات، مع بيان الأهداف التى تم التعامل معها وأوزان القنابل التى أُسقطت على كل منها، ثم الخسائر التي لحقت بقواته.

ومن تلك البيانات الإحصائية الدقيقة، فإنه يمكن استخلاص الجداول الثلاثة التالية، والتى تعكس صورة صادقة عن نشاط تلك القوة وإنجازاتها رغم تواضع إمكاناتها فى المرحلة الثانية من الحرب (١٥ مايو – ١٨ يوليو).

ومن السياق السابق الإشارة إليه فى هذا الفصل، فضلا عن الجداول الثلاثة التالية تتضح لنا الصورة التى كانت عليها القوة الجوية فى تلك المرحلة والإنجازات التى حققتها رغم القصور الذى كانت تعانيه فى كثير من الجوانب. وكان أبرز هذه الإنجازات، تحقيقها للسيطرة الجوية والمحافظة عليها، طوال تلك المرحلة رغم قلة المجهود الجوى الذى خُصص لهذه المهمة. وهو الأمر الذى يعود فى الدرجة الأولى إلى تفوق القوة الجوية المصرية فى ميزان القوى عن نظيرتها الإسرائيلية فى عنصرى المقاتلات والمقاتلات القاذفة طوال هذه المرحلة، وخاصة فى فترة القتال الأولى.

(١) كانت المنطقة الشمالية من فلسطين تقع ضمن مسئولية القوة الجوية العراقية والسورية وكانتا ـ لقلة عدد طائراتهما وضعف خصائصها وقصور تسليحها ـ غير قادرتين على توجيه نفس مجهود القوة الجوية المصرية ضد الطيران الإسرائيلى. ومن ثم، أصبحت الطائرات الإسرائيلية بتمركزها فى المنطقة الشمالية بمنأى عن هجمات القوة الجوية المصرية، وهو ما استغلته فى الاستعداد والقيام بنشاطها القتالى ضد الجبهات العربية المختلفة.

جدول رقم (٦)
توزيع المجهود الجوى على مهام القوة الجوية التكتيكية

المهام الرئيسية	عدد طلعات المجهود الجوى			إجمالى المجهود الجوى ونسبته المئوية	زنات القنابل (بالرطل) التى اسقطت ونسبتها المئوية إلى الزنة الإجمالية لقنابل المرحلة
	فترة القتال الأولى	فترة الهدنة الأولى	فترة القتال الثانية		
*القتال من أجل السيطرة وحماية القوات والأهداف الحيوية	٣٠		١٣	٤٣ / ٪٩	١٩٢٥٠ / ٪٧
*شل الأهداف الاستراتيجية (موانى – مصانع).	٦٤		٤٣	١٠٧ / ٪٢٢	٧٧٢٦٠ / ٪٢٨
*المعاونة الجوية للقوات وتدمير تجمعات العدو ووسائل مواصلاته.	١١٤		١٥٨	٢٧٢ / ٪٥٦	١٧٦٩٠٠ / ٪٦٥
*استطلاع جوى (بالنظر – بالصور – مسلح)	٢٩	١٥	٢١	٦٥ / ٪١٣	
الإجمالى	٢٣٧	١٥	٢٣٥	٤٨٧ / ١٠٠	٢٧٣٤١٠ / ٪١٠٠

جدول رقم (٧)

الغارات والمجهود الجوى وساعات الطيران ومتوسط عدد الطائرات المشتركة [١]

عدد الغارات		المجهود الجوى		ساعات طيران العمليات		المتوسط اليومى لعدد الطائرات التى اشتركت فى العمليات.
إجمالى المرحلة	متوسط يومى	إجمالى المرحلة	متوسط يومى	إجمالى المرحلة	متوسط يومى	
٢٤٨	٦,٧	٤٩٦	١٣,٤	س ق ٧٨٢ ٠٥	س ق ٢٠ ٣٠	٩,٥

جدول رقم (٨)

إجمالى عدد الطيارين والطائرات التى اشتركت فى القتال[٢]

القوة		الخسائر طوال المرحلة الثانية[٣]				ملاحظات
طيارون	طائرات	طيارون			طائرات	
		قتلى	جرحى	أسرى		
٢٩	٤٠	٥	٣	٢	١٠	يمثل عدد الطائرات والطيارين إجمالى ماضم على القوة الجوية التكتيكية والذى تم تدريجيا حتى ١٨ يوليو ١٩٤٨.

(١) نفس المرجعين السابقين، نفس الأماكن.

(٢) انضمت قوة الطائرات والطيارين تدريجيا على القوة الجوية التكتيكية إلا أن المتوسط اليومى لما كان لدى القوة الجوية من طائرات خلال المرحلة لم يكن يزيد على ١٦ طائرة.

(٣) تشمل هذه الخسائر خمس طائرات وخمسة طيارين نتيجة لاشتباك مع المقاتلات البريطانية فى فلسطين بسبب هجوم خاطىء على مطار رامات دافيد يوم ٢٢ مايو تدمر فيه ٣ طائرات بريطانية، حيث لم تكن القوات البريطانية قد جلت بعد عن ذلك المطار.

وقد سمحت السيطرة الجوية المصرية فى تلك المرحلة بتوفير حماية جوية فعالة للقوات البرية والبحرية والمصرية وتقديم المعاونة الجوية لها دون تدخل مؤثر من الطيران الإسرائيلى، وهو ماسمح لتلك القوات بالتقدم فى عملياتها الهجومية بعد كسر حدة المقاومة فى المستوطنات الإسرائيلية (١). وهو ماجعل اللواء المواوى ـ قائد عام القوات المصرية بفلسطين ـ يشيد بأعمال تلك القوة فى رسالته إلى قائد السلاح الجوى قائلاً:

«حضرة صاحب السعادة مدير عام السلاح الجوى الملكى.

«أرجو العلم أنه بمزيد السرور قد كان التعاون وثيقا بين قواتنا بفلسطين وبين القوة الجوية بمطار العريش منذ بدء العمليات الحربية يوم ١٩٤٨/٥/١٥ حتى اليوم. وقام (السلاح الجوى) بجميع الواجبات التى كُلف بأدائها على أتم وجه، مما سهَّل على قواتنا عملياتها خلال هذه الفترة. وقد تم ذلك بفضل المجهود الرائع الذى قام به جميع أفراد القوة الجوية بالعريش، وعلى رأسهم حضرة قائد الجناح محمود أفندى صدقى المليجى. وإنى واثق أن هذا التعاون سيستمر حتى يحقق الله النصر النهائى» (٢).

وقد أكد التقرير الذى قدمه أركان حرب التعاون الجوى إبراهيم مقامى فى الثالث عشر من يونيو عن تعاون القوة الجوية التكتيكية مع القوات البرية، استمرار نجاح تلك القوة فى معاونتها للعمليات البرية خلال تلك المرحلة من الحرب بعد تحقيقها للسيطرة الجوية، فقد «لعبت القوة الجوية التكتيكية دورا هاماً فى هذا النوع من العمليات كان له أكبر الأثر فى نجاح قواتنا الأرضية» (٣).

إلا أن هذا التفوق الجوى المبدئى وماحققه من نجاحات خلال المرحلة الثانية من الحرب، سرعان مابدأ ينوب تدريجياً نتجية للتحول فى ميزان القوى الجوية فى صالح إسرائيل، فحتى نهاية المرحلة الثانية فى الثامن عشر من يوليو، لم تكن الجهود المصرية لتدعيم القوة الجوية قد

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقرير قائد القوة الجوية التكتيكية ص ٢ – ٤ (مسلسل ٢٣ – ٢٥).

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، خطاب قائد عام القوات المصرية بفلسطين إلى مدير السلاح الجوى الملكى، ٢٤ مايو ١٩٤٨.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقرر عام عن تعاون القوة الجوية التكتيكية مع قواتنا البرية، مسلسل ٣٤ – ٣٦. انظر شكيب، حرب فلسطين ١٩٤٨، ص ٢٤٥ – ٢٤٦.

أثمرت بعد سوى عدد محدود من طائرات سبيتفير، والتى حل جزء كبير منها محل مافقدته القوة الجوية من خسائر، كما كان البعض الآخر يحتاج إلى إصلاح وتجهيز. بينما كانت الجهود الإسرائيلية المبكرة تؤتى ثمارها، مستغلة فى ذلك توقف النشاط الجوى المصرى خلال الهدنة ضد مطاراتها وموانيها. وهو ماسمح لها بجلب أغلب ماتعاقدت عليه من أسلحة سواء خلال المرحلة الأولى من الحرب أو الثانية منها.

٢ - استخدام القوة الجوية الإسرائيلية:

كان لحصول القوة الجوية المصرية على السيطرة الجوية طوال المرحلة الثانية أثره الكبير فى الحد من نشاط القوة الجوية الإسرائيلية خلال شهر مايو، وقصر نشاطها على الأعمال الليلية للإمداد والإخلاء والقصف المحدود، عندما يتوقف نشاط المقاتلات المصرية، والتى لم تكن تملك أية مقاتلات ليلية فى ذلك الوقت.

إلا أنه مع تزايد وصول الطائرات المقاتلة من طراز «مسرشميت» بدأت تظهر الطائرات الإسرائيلية نهاراً، وتزايد القصف الجوى الليلى على بعض المواقع المصرية فى «دير سنيد وعراق سويدان». إلا أن أعمال قتال القوة الجوية الإسرائيلية فى تلك الفترة كانت محدودة الأثر وتتسم بالحذر.

وبينما كانت تجرى المفاوضات لعقد الهدنة الأولى بين برنادوت ـ وسيط الأمم المتحدة ـ وكل من الجانب العربى والإسرائيلى، قرر بن جوريون قصف كل من القاهرة وعمان ودمشق جواً، إذا لم يتم اتفاق لوقف القتال. وقامت فعلا ثلاث طائرات إسرائيلية بقصف عمان فى فجر الأول من يونيو، حيث أسقطت أقل من طن من القنابل. كما تم قصف دمشق ليلا فى الحادى عشر من يونيو، بينما تأجل قصف القاهرة[١].

وقد أدى وصول القاذفات الأمريكية من طراز بى ـ ١٧ وتحسن الموقف الجوى الإسرائيلى بعد الهدنة الأولى، إلى التزايد النسبى فى القصف الجوى الليلى، وشجع القيادة الإسرائيلية على قصف القاهرة بطائرة من طراز بى ـ ١٧ فى السادس عشر من يوليو، حيث ألقت عليها

(١) بن جوريون، إسرائيل، تاريخ شخصى، ج ١، ص ٢٩١، ٢٩٨، ٤٢٥.

حوالى طنين من القنابل. كما تكرر قصف دمشق فى الليلة التالية. وتعرضت رفح وغزة لأولى الهجمات الجوية في صباح اليوم نفسه (١).

وقد تركزت الجهود الرئيسية للقوة الجوية الإسرائيلية خلال تلك المرحلة فى معاونة القوات البرية فى عملياتها المختلفة (باروش وديكل فى الشمال ودانى فى الوسط)، وخلال المعارك مع القوات المصرية فى الجنوب (٢).

والغريب أن المصادر الإسرائيلية والغربية المشايعة تكاد تجمع على أن كفة إسرائيل فى ميزان القوى الجوية بدأت ترجح بعد الهدنة الأولى، وتدلل تلك المراجع على قولها بنجاح المقاتلات الإسرائيلية فى إسقاط طائرة داكوتا مصرية كانت ضمن تشكيل جوى قام بقصف تل أبيب فى الثالث من يونيو، ومدعية أن ذلك أوقف القصف الجوى للقوة الجوية المصرية وحد من حريتها على العمل فى عمق إسرائيل. ولما كانت المصادر الإسرائيلية تعتبر من قبيل المصادر الهامة لمن يؤرخ لحرب ١٩٤٨ لاشتراك كتّابها فى تلك الحرب، سواء على قمة المستويات السياسية كبن جوريون أو القيادات العسكرية المختلفة كإيجال آلون وموسى ديان واسحاق رابين وعيزرا وايزمان، فإن الأمر يحتاج إلى مناقشة تلك المقولة الإسرائيلية والتى نقلتها عنها المصادر الغربية رغم أن أى قارىء محايد لايحتاج إلى علم عسكرى متبحر ليرى أن نجاح المقاتلات الإسرائيلية فى إسقاط طائرة أو حتى طائرتين من طائرات النقل المجهزة لقذف القنابل ليس مقياسا على تحول الموقف الجوى فى صالح إسرائيل - كما تروى تلك المصادر - خاصة فى ظل استمرار الهجمات الجوية المصرية فى عمق إسرائيل ومستوى أداء كل من الطرفين خلال تلك المرحلة، وهو ما اعترفت به المصادر الإسرائيلية نفسها.

فبالإضافة إلى ماتم استعراضه من نتائج القوة الجوية المصرية، كما جاءت فى الوثائق الرسمية للسلاح الجوى، وما شهدت عليها نتائج تلك المرحلة وتقارير القيادات البريه المصرية، والتى تنفى بشكل قاطع تحول الموقف الجوى لصالح إسرائيل أو الحد من حرية العمل للقوة الجوية المصرية فى عمق إسرائيل حتى بداية الهدنة الثانية، فإن ما اعترفت به المصادر الإسرائيلية نفسها يدلل على عدم صحة تلك المقولة الإسرائيلية.

---

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ٢٣.

(٢) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، ص ٦١٤.

فقد اعترف بن جوريون فى مذكراته، بحصول القوة الجوية المصرية على السيطرة الجوية طوال الفترة الأولى من الحرب المعلنة [1]. كما اعترف أنه حتى بداية الهدنة الأولى ـ بالإضافة إلى القصف الجوى ضد المطارات ومعاونة القوات البرية المصرية ـ فإن المدن والمستوطنات التى لم تهاجمها القوات البرية المصرية تعرضت أيضا لقصف الطائرات المصرية. فتل أبيب قُصِفت ست عشرة مرة، ورحابوت أربع مرات، وريشون لزيون مرتين، كما ضُربت رحامة سبع مرات من الجو قبل توقف إطلاق النار فى أولى أيام الهدنة[2].

كما يشير المرجع الرسمى للقوة الجوية الإسرائيلية ـ الذى أصدرته دار النشر التابعة للجيش الإسرائيلى (معرخوت) ـ عن نشاط القوة الجوية المصرية خلال فترة القتال الثانية (٨ – ١٨ يوليو) إلى أنه «فى هذه المرحلة واصل المصريون نشاطاتهم الجوية المكثفة، فقصفوا تل أبيب مرة أخرى، وبتاريخ ١١ تموز (يوليو) قصفوا القدس أيضا، كما قصفوا بئر طوفيا وبئيرى وبئيروت اسحاق وبوروت، وغيبر عام وزير عام ونيغبا وساعدوا روحاما...» [3].

أما عن مستوى أداء القوة الجوية المصرية وفعاليتها فى تلك الفترة، فإن مادار من حوار بين قادة الألوية الإسرائيلية ورئيس وزرائها ـ عند اجتماع الأخير بهم فى الثامن عشر من يونيو ـ يوضح بجلاء فعالية القوة الجوية وآثار هجماتها على القوات البرية الإسرائيلية. فبينما قال موسى زلتسكى: «لقد أجبرنا قصف العدو لمواقعنا على أن نحفر الخنادق. ومالم نحصل على طائرات ومهمات ثقيلة فلن نكون قادرين علي اشتباك فى حرب تقليدية»[4]، فإن يورى يافى يؤكد المعنى نفسه بالإضافة إلى ماتكبده من خسائر نتيجة الهجمات الجوية بقوله: «لقد سببت طائرات العدو أضراراً فادحةً، ويجب إخفاء تحركات الجيش»[5]. كما يعترف ناحوم بالتفوق الجوى المصرى الذى لايقابله حماية جوية ملائمة بالمقاتلات الإسرائيلية بقوله: «... إن علينا أن نتصدى لتفوق العدو الجوى بأسلحتنا الخفيفة» [6].

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢ ، ص ١٥.
(٢) بن جريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ١، ص ٢٦٨.
(٣) زئيف شيف، سلاح الجو الإسرائيلى، ص ٢٦.
(٤) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج١ ، ص ٣٦١.
(٥) نفس المرجع، ص ٣٦١.
(٦) نفس المرجع، ص ٣٦٥.

وحتى بعد انتهاء المرحلة الثانية من الحرب وخلال فترة الهدنة الثانية، كانت فاعلية القوة الجوية المصرية تشل نشاط القوة الجوية الإسرائيلية لتدعيم مستعمراتها نهاراً، وهو ما اعترف به بن جوريون فى يومياته عن الثالث من أغطس حيث يقول : «... لم يحدث مايعرقل المواصلات الجوية فى المنطقة بعد الهدنة (الثانية) مباشرة. أما الآن فيمكن إرسال الطائرات ليلاً فقط بسبب زيادة النشاط الجوى المصرى» (١).

كانت تلك أمثلة على بعض مااعترفت به المصادر الإسرائيلية الرسمية على فاعلية القوة الجوية المصرية وتأثيرها على كل من النشاط البرى والجوى الإسرائيلى خلال الفترة الثانية من الحرب (١٥ مايو – ١٨ يوليو) والأسابيع التالية لها. فماذا عن موقف القوة الجوية الإسرائيلية، والتى تدعى المصادر الإسرائيلية والغربية التى شايعتها أنها حدّت من فعالية القوة الجوية المصرية وجعلت ميزان القوى يميل لصالحها اعتباراً من الثالث من يونيو. فهل تحسن أداؤها خلال فترة القال الثانية (٨ – ١٨يوليو)، بعدما حصلت عليه من دعم ـ سواء فى القوى البشرية المدربة أو التسليح ـ بما يجعلها أهل لما تدعيه المصادر الإسرائيلية والغربية المشايعة؟

إن المصادر الإسرائيلية نفسها تجيب على ذلك التساؤل. فطبقاً لرواية كاجان: «كان هناك أربع طائرات من طراز مسرشميت جاهزة للإقلاع يوم ٩ يوليو لمهاجمة مطار العريش. وطار منها ثلاث تجاه هدفها، بينما تحطمت الرابعة أثناء إقلاعها، إلا أنه لحسن الحظ لم يصب الطيار أى أذى. ولم تستطع الثلاث طائرات اكتشاف مكان هدفها(٢)، واضُطرت إلى الاكتفاء بتشتيت قوات العدو بالقرب من غزة. وعادت طائرتان فقط إلى القاعدة، فقد سقط واحد من الطيارين، وهو متطوع يهودى يُدعى روبرت فيكمان، كان طيارا سابقا فى القوات الجوية الأمريكية، ولايُعرف حتى الآن هل سقط فى البحر أو فى الصحراء، أى لايعرف بالضبط ماحدث له (٣).

«وطال انتظار قواتنا فى الجبهة الشمالية للمعاونة الجوية عبثا، وقد أُلغى أمر الهجوم السابق إعطاؤه فى اللحظة الأخيرة لقرب الحد الأمامى لقواتنا من العدو بدرجة كبيرة.

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٥٦.

(٢) تعتبر المطارات من الأهداف الكبيرة التى يصعب إخفاؤها وأن يخطئها طيار متوسط التدريب.

(٣) لقد أُسقطت تلك الطائرة بواسطة المدفعية المصرية المضادة للطائرات، طبقا لما جاء فى وثائق وزارة الدفاع الوطنى.

«أما طائراتنا التى أمرت بقصف المواقع المصرية فى الجنوب، فإنها أخطأت هدفها هى الأخرى بشكل يؤسف له، بل إن إحداها قصفت إحدى مستوطناتنا، ولكن لحسن الحظ لم تسبب ضررا كبيرا، وألقت الأخرى قنابلها فى البحر.

«وكان ذلك مهرجانا حقيقيا من المهام الفاشلة. ولم يكن لدى طيارينا الكثير ليفخروا به، ولم يتردد جنودنا فى إخبارهم بذلك.

«وفى الأيام التالية، كانت معظم مهامنا فاشلة مرة أخرى. وكان أداء قواتنا (الجوية) ـ بالتأكيد ـ بعيدا عن أن يكون مرضيا. وفقدنا طائرة مسرشميت أخرى يقودها طيار يهودى متطوع من جنوب أفريقيا يدعى ليونيل بلوش واختفى كل من الطيار والطائرة بدون حتى الاشتباك مع العدو».[1]

أما عن القاذفات الثلاثة من طراز بى ١٧، والتى زعم كاجان أن مد المعركة قد تحول بوصولها لصالح إسرائيل[2]. فيقول عنها بن جوريون ـ خلال تعليقة على الموقف العسكرى على الجبهات العربية المختلفة فى اجتماع الوزارة الإسرائيلية المؤقتة فى السادس عشر من يوليو: «... اتُخذ قرار بأن تلقى واحدة من القلاع الطائرة الثلاثة قنابلها على القاهرة، بينما تضرب الطائرتان الأخريان غزة والعريش. وأعلن راديو القاهرة أن المدينة تعرضت لأضرار شديدة. وبناءً على تقاريرنا لم تقع أضرار شديدة. فقد حاولت الطائرة أن تلقى على القصر الملكى ثمانى قنابل زنة الواحدة ربع طن، إلا أن القنابل سقطت فى المنطقة المجاورة للقصر[3]. أما الطائرة التي خُصصت لضرب العريش، فقد ضربت رفح، القاعدة البريطانية، بنوع الخطأ، وضربت قاذفة القنابل الثالثة مدينة غزة ولم تُعرف نتيجة هذه الغارة بعد، وعادت الطائرات الثلاثة سالمة. وفى الصباح التالى وصلت القلاع الطائرة إلى العريش وأسقط قنابل زنتها سبعة أطنان ونصف طن على مطارها[4]».

(١) دأب الإسرائيليون على إنكار إسقاط طائراتهم فى القتال. ـ Kagan, OP. cit., P. 112.

(٢) Idem

(٣) سقطت تلك القنابل فى المغربلين وسكة الحبانية ودرب الأغوات، ولم تحدث خسائر كبيرة فى الأفراد إلا أنها هدمت بعض المبانى.

(٤) بن جوريون، إسرائيل، تاريخ شخصى، ج٢، ص ٣٢.

كان الهجوم على العريش الذى يشير إليه بن جوريون فى صباح ١٦ يوليو فاشلا هو الآخر، طبقا لما جاء فى الإشارات المتبادلة بين إداراتى العمليات الجوية والعمليات الحربية.

إلا أن الوثائق المصرية تنفى سقوط أى قنابل داخل مطار العريش نتيجة لتلك الغارة. فقد تلقت إدارة العمليات الحربية من إدارة العمليات الجوية صباح السادس عشر من يوليو إشارة بنتائج الغارة الجوية على مطار العريش فى ذلك اليوم كان نصها:

«أبلغتنا محطة العريش الجوية بحدوث غارة جوية على منطقة العريش الجوية الساعة ٠٤٥٠ صباح ٤٨/٧/١٦ والقت حوالى ٢٠ قنبلة ٢٥٠ رطل نزلت بجوار العزبة المجاورة لمطار العريش ولم تحدث خسائر فى قواتنا. الخسائر فى المدنيين ٤ قتلى والجرحى غير معروفين. اشتبكت المدفعية المضادة مع طائرات الأعداء ويحتمل إصابة إحداها. لم تشتبك طائراتنا لعدم وجود إنذار مبكر. رؤيت أنوار أرضية إشارية متجهة نحو مطار العريش من الجهة الشرقية. ولم تتمكن قواتنا من معرفة مصدر هذه الأنوار. ويُحتمل أن تكون الطائرات من نوع القلاع الطائرة ذات الأربعة محركات وعددها ثلاثة (ثلاث) ولم تكن تحت حراسة مقاتلات» (١).

ومن إشارة إدارة العمليات الجوية يتضح لنا أن مهمة القلاع الطائرة التى أشار إليها بن جوريون صباح السادس عشر من يوليو فوق العريش كانت فاشلة مثل سابقاتها رغم محاولة استغلال عامل المفاجأة بوصول تلك الطائرات، التى لم يكن معروفا آنذاك توفرها لدى إسرائيل، وتنفيذ ذلك الهجوم مع أول ضوء وعلى ارتفاع كبير بمرور واحد حتى تقلل من احتمال اعتراضها بالمقاتلات المصرية (٢).

كما يتضح من تلك الإشارة أن مشكلة الإنذار الجوى المبكر لم تكن قد حُلت حتى ذلك التاريخ، سواء بتوفير أجهزة إنذار رادارية أو تحسين نظام المراقبة بالنظر الذى كان يعانى من قصور وسائل الاتصال من ناحية وعدم وجود عمق كاف من اتجاه البحر (لقرب المطار والاهداف العسكرية من الساحل) من ناحية أخرى. الأمر الذى لايسمح للمقاتلات باعتراض أهدافها فى الوقت الملائم، لعدم توفر وقت الإنذار الذى يسمح بإقلاع المقاتلات ووصولها إلى ارتفاع القاذفات قبل وصول الأخيرة إلى المطار، مما يجعل عملية الاعتراض تتحول إلى مطاردة بعد نجاح القاذفات فى إسقاط قنابلها. وحتى مثل هذه المطاردة لايُكتب لها النجاح إلا

(١) وزارة الدفاع الوطنى (مكتب المشير)، حافظة رقم٤، ملف ١ - ٢٦ / س ج/ ٢٦ ج٣، إشارة تليفونية من العمليات الجوية إلى العمليات الحربية، ١٦ يوليو، مسلسل ٢٩.

(٢) لمزيد من التفصيل انظر تقرير قائد القوة الجوية التكتيكية عن المرحلة الثانية السابق الإشاره إليه.

إذا كان فارق السرعة كبيرا بين المقاتلات والقاذفات مع قصر المسافة بينها، وهو مالم يكن مُحققا فى تلك الغارة [1].

ومما يؤكد عدم صحة الادعاء الإسرائيلى بتحول الموقف لصالح القوة الجوية الإسرائيلية والحد من نشاط القوة الجوية المصرية وعدم قصف تل أبيب بعد الثالث من يونيو[2]، هو ما اعترفت به المصادر الإسرائيلية نفسها وماتسجله الوثائق الأرشيفية المصرية وتؤكده نتائج تلك المرحلة من الحرب.

فعلى سبيل المثال، تسجل تقارير عمليات القوة الجوية التكتيكية أنه تم تنفيذ حوالى ١١٦ غارة جوية خلال فترة القتال الأولى والتى استغرقت حوالى أربعة أسابيع (١٥ مايو - ١١ يونيو) تنفذ فيها مايقرب من ٢٣٢ طلعة طائرة. بينما تم خلال فترة القتال الثانية ـ والتى لم تزد عن عشرة أيام (٨ - ١٨ يوليو) ـ ١٣٢ غارة جوية تنفذ فيها مايقرب من ٢٦٤ طلعة [3]. أى أن متوسط المجهود الجوى اليومى للقوة الجوية المصرية خلال فترة القتال الثانية كان أكثر من ثلاثة أمثال ذلك المجهود خلال فترة القتال الأولى.

كما أنه فى مقابل أكثر من ٢٦٤ طلعة طائرة للقوة الجوية المصرية خلال فترة قتال العشرة أيام فإن إجمالى مانفذته القوة الجوية الإسرائيلية فيما بين الثامن من يوليو وحتى الحادى والعشرين من الشهر نفسه ـ أى بزيادة ثلاثة أيام عن القوة الجوية المصرية ـ كان ١٦٤ طلعة طائرة طبقاً لما جاء فى المصادر الإسرائيلية الرسمية [4].

وبالرغم من أن نسبة مانفذته القوة الجوية الإسرائيلية خلال فترة القتال الثانية كان حوالى ٦٢٪ من طلعات القوة الجوية المصرية، إلا أن زنة ماأسقطته القوة الجوية الإسرائيلية من قنابل خلال تلك الفترة طبقا لما جاء فى المصادر الإسرائيلية ـ يمثل ٨٨٪ مما أسقطته القوة

(١) كان الفارق فى سرعة المقاتلات المصرية والقاذفات الإسرائيلية لايزيد عن ١,٥ كم فى الدقيقة.

(٢) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، ص ٥٦٥.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير الطلعات ١٥ مايو - ١٨ يوليو ٤٨.

انظر احصائيات تقرير قائد القوات الجوية التكتيكية عن تلك المرحلة من الحرب.

(٤) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، ص ٦١٤.

الجوية المصرية من قنابل[1]. وترجع تلك الزيادة فى النسبة المئوية لأوزان القنابل الإسرائيلية المسقطة عن نسبة المجهود الجوى (٢٠٪) المنفذ خلال تلك الفترة إلى الزيادة التى طرأت على قدرة القوة الجوية الإسرائيلية من الناحية النوعية، بإضافة قاذفات القنابل من طراز بى ١٧ ـ والتى كانت تمثل العمود الفقرى لقاذفات الحلفاء خلال الحرب العالمية الثانية ـ إلى القوة الجوية الإسرائيلية. وكانت حمولة تلك الطائرة من القنابل تزيد عن ثلاثة أمثال حمولة أية طائرة نقل مصرية مجهزة لقذف القنابل وأكثر من أربع عشرة مرة من حمولة أية طائرة مقاتلة قاذفة مصرية. ومن ثم، لم يكن غريبا أن ترتفع زنة ماأسقطته القوة الجوية الإسرائيلية من قنابل من ٩٣٧٠ كجم فيما بين الثامن والرابع عشر من يوليو الى ٤٨٨٣٠ كجم بين الخامس عشر والواحد والعشرين من من الشهر نفسه بعد وصول القلاع لطائرة من طراز بى ـ ١٧[2].

أما قول المصادر الإسرائيلية بأن الهجمات الجوية المصرية فى العمق قد توقفت بعد الثالث من يونيو، فلا أدل على عدم صحة ذلك القول مما اعترفت به المصادر الإسرائيلية نفسها وسبق الإشارة اليه. كما أن الوثائق المصرية تؤكد أنه فى الفترة من الثامن وحتى الثامن عشر من يوليو، تمت الإغارة على مطارى عكير وتل أبيب تسع مرات وميناء تل أبيب والمناطق الصناعية حولها تسع عشرة مرة، هذا بالإضافة إلى المجهود الجوى الذى وُجه الى المستوطنات وتجمعات القوات وخطوط المواصلات الإسرائيلية ومعاونة القوات المصرية [3].

وإذا نظرنا إلى خسائر القوة الجوية للطرفين خلال تلك المرحلة من الحرب (١٥ مايو ـ ١٨ يوليو)، فإنه استناداً إلى مااعترفت به المصادر الرسمية للطرفين، فإن الخسائر الإسرائيلية على الجبهة المصرية فقط بلغت أكثر من ضعف خسائر القوة الجوية المصرية فى تلك المرحلة. وطبقاً لما اعترفت به المصادر الإسرائيلية، فإن خسائر قوتها الجوية بلغت مابين ثمانى عشرة وإحدى وعشرين طائرة [4]. أما وثائق وزارة الدفاع المصرية فقد قدرت الخسائر المؤكدة فى

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير الطلعات الجوية ١٥ مايو ـ ١٨ يوليو.

(٤) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج١، ص ٢٣٧، ٢٩٦ . - شيف، سلاح الجو الإسرائيلى ص ٢٠ - ٢٢ .

Kagan, op. cit., pp. 95. 111-113, 115, 118. - Rubinstein and Goldman, op. cit., pp. 16, 19 - 23, 39. 43.

القوة الجوية الإسرائيلية نتيجة لهجمات القوة الجوية المصرية والمدفعية المضادة للطائرات بما لايقل عن ثلاثين طائرة [١].

وقد فصلت المصادر الإسرائيلية تلك الخسائر فيما يلي:

٨ – ١٣ طائرة مواصلات ونقل خفيفة.

٨ طائرة مقاتلة/ مقاتلة قاذفة من طراز مسرشميت.

١ قاذفة ثقيلة من طراز ب – ١٧ (القلعة الطائرة).

١ طائرة لم يتم تحديد طرازها.

أما عن أسباب خسائر تلك الطائرات فقد أرجعتها المصادر الإسرائيلية إلى مايلى:

٦ – ١١ طائرة على الأرض نتيجة للهجمات الجوية المصرية (مواصلات ونقل).

٣ – ٤ طائرة فى معارك جوية (٣ طائرة خفيفة، ١ طائرة مسرشميت).

٤ طائرة غير معلوم أسباب سقوطها (٣ مسرشميت، ١ ب – ١٧)[٢]

٥ – ٦ طائرة نتيجة المدفعية المضادة للطائرات المصرية.

وبالنسبة لخسائر القوة الجوية المصرية فقد أجملها تقرير قائد القوة الجوية التكتيكية الذى سبقت الإشارة إليه، فى عشر طائرات، راح نصفها بواسطة المقاتلات البريطانية، على أثر الهجوم الجوى الخاطىء الذى شنته تلك الطائرات على مطار رامات داڤيد فى الثانى

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب فلسطين ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير الطلعات الجوية، ١٥ مايو – ١٨ يوليو. – هيئة البحوث العسكرية، العمليات الحربية فى فلسطين عام ١٩٤٨، ج١، فى أماكن متفرقة.

(٢) درجت إسرائيل منذ عام ١٩٤٨، وخلال الجولات التالية على إخفاء خسائرها فى القتال الجوى للتقليل من شأن القوة الجوية العربية فى القتال الجوى، وقد تم إسقاط ثلاث من الأربع طائرات مسرشميت ـ التى تنسب إسرائيل سقوطها إلى أسباب مجهولة ـ بواسطة المقاتلا ت المصرية فى قتال جوى. ـ انظر تقارير الطلعات الجوية أيام، ٩ يونيو، ١٠ يوليو.

والعشرين من مايو ودمرت فيه عدة طائرات بريطانية فضلا عن أحد حظائر الطائرات، على ظن أنها طائرات إسرائيلية (١).

أما الخمس طائرات الأخرى، فتفصلها تقارير الطلعات الجوية كما يلى(٢):

٢ طائرة (١ داكوتا، ١ سبيتفير فى قتال جوى مع المقاتلات الإسرائيلية).

٣ طائرة سبيتفير نتيجة الدفاعات الأرضية المضادة للطائرات.

وقد لخص مؤلفا كتاب «الجيش الإسرائيلى The Israeli Army» موقف السلاح الجوى الإسرائيلى بأمانه فى تلك المرحلة من الحرب بقولهما.

«كان على رأس هذه القوة الجوية طوال الحرب أهارون ريميز Aharon Remez» الطيار الإسرائيلى الشاب، الذى تلقى تدريبه فى القوات الجوية الملكية الكندية، وقد حاول أن يشكل طائراته متعددة الطرازات وأطقم طيرانه فى إطار قوة مقاتلة مؤثرة، إلا أنه لم يلق سوى نجاح محدود حتى قبل نهاية الحرب بفترة وجيزة. وكان التعاون المؤثر مع القوات البرية استثناء أكثر منه قاعدة. وكانت العمليات الاستراتيجية المستقلة ـ كقصف القاهرة فى يوليو ١٩٤٨ ـ ناجحة فنيا، إلا أنه لم يكن لها ـ غالبا ـ أى تأثير على مجرى الحرب، وكانت القوة الجوية تفتقر إلى تنظيم أسبقيات المهام القتالية كما لم يكن لها عقيدة تكتيكية لتلبية مطالب القوات البرية. وكانت طائرات القتال ـ الموجودة فى أوضاع الاستعداد تستخدم أحياناً كثيرة لتوجيه ضربات ضعيفة التنسيق فى مؤخرة العدو على حساب ومهام المعاونة القريبة للقوات البرية.

«وعلى الرغم من ذلك، فقد كان مجرد امتلاك إسرائيل لقوة جوية ذو أهمية عسكرية فى حد ذاته» (٣).

ومن الاستعراض السابق لنتائج المرحلة الثانية وماجاء فى الوثائق المصرية والإسرائيلية،

---

(١) لم تخطر قيادة القوة الجوية التكتيكية بأن مطار رامات داڤيد سيظل محتلا بواسطة القوات الجوية البريطانية لتأمين إجلاء القوات البريطانية من حيفا بعد ١٥ مايو ولحين إتمام ذلك الجلاء.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير الطلعات الجوية أيام ١٥، ٢٩ مايو، ٣، ١٠، ١٨ يوليو.

(٣) Luttwake, Horowitz, op. cit.pp. 66

عن أداء ومجهود القوتين والنتائج التى حققتها كل منهما، يمكننا أن نرى بوضوح أن القوة الجوية المصرية استمرت محتفظة بالسيطرة الجوية بمستوياتها الثلاثة الاستراتيجية والتعبوية التكتيكية طول المرحلة الثانية للحرب. وإن ماقيل عن تحول الموقف الجوى لصالح إسرائيل خلال فترة القتال الثانية لايستند إلى أى أساس حقيقى بل ويتعارض مع ماجاء فى المصادر نفسها التى رددت تلك المقولة.

إلا أنه مما لاشك فيه أن موقف القوة الجوية الإسرائيلية فى نهاية فترة القتال الثانية كانت أفضل مما كانت عليه فى بداية الحرب المعلنة سواء فى التسليح أو القوى البشرية أو حتى فى الأداء، إلا أنها حتى بداية الهدنة الثانية كانت لاتزال خلف القوة الجوية المصرية رغم ماكانت تعانيه الأخيرة من قصور.

ورغم ذلك، فإن ذلك المستوى الذى وصلت إليه القوة الجوية الإسرائيلية ـ رغم قصورها واعتمادها بشكل كامل على المتطوعين والمرتزقة ـ يعتبر إنجازاً كبيراً للحكومة الإسرائيلية فى ظل الظروف الى كانت تبنى فيها تلك القوة. وكان اعتمادها على المتطوعين والمرتزقة من ذوى الخبرة فكرة ناجحة تتواءم مع ظروفها ووجود منظمات يهودية نشيطة فى العديد من بلدان العالم. فما كانت تستطيع أن تشكل الكوادر اللازمة للقوة الجوية من مواطنى إسرائيل قبل عدة سنوات، ولم تكن ظروف قيام الدولة تسمح بتلك الفسحة من الوقت. وقد ساعد بُعد نظر بن جوريون، والتخطيط المبكر لمواجهة كافة الاحتمالات المنتظرة، على تدارك الموقف الجوى المتردى فى فترة زمنية قياسية.

الفصل السادس

المرحلة الثالثة من الحرب

(الانحدار نحو النهاية المحتومة)

من بداية الهدنة الثانية حتى هدنة رودس

(١٨ يوليو ١٩٤٨ - ٢٠ يوليو ١٩٤٩)

أولا: تطورات الموقف السياسى والعسكرى خلال المرحلة الثالثة:

١ - فترة الهدنة الثانية (١ يوليو - ١٤ أكتوبر ١٩٤٨).

٢- فترة القتال الثالثة (١٥ أكتوبر - ٣١ أكتوبر ١٩٤٨).

٣ - فرة الهدنة الثالثة (١ نوفمبر - ٢٢ ديسمبر ١٩٤٨).

٤- فترة القتال الرابعة (٢٢ ديسمبر - ٧ يناير ١٩٤٩).

ثانيا: أثر السياسة الإسرائيلية على تطور بناء القوة الجوية خلال المرحلة الثالثة:

١ - دعم تسليح القوة الجوية الإسرائيلية.

٢- تدعيم القوى البشرية للسلاح الجوي الإسرائيلى.

٣- إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية الإسرائيلية.

ثالثا: أثر السياسة المصرية على تطور بناء القوة الجوية خلال المرحلة الثالثة:

١ - دعم تسليح القوة الجوية المصرية.

٢ - تدعيم القوة البشرية للسلاح الجوي المصري.

٣- إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية المصرية.

٤ - تجهيز مسرح العمليات.

رابعا: أثر السياستين الإسرائيلية والمصرية على استخدام القوة الجوية للطرفين خلال المرحلة الثالثة:

١ - استخدام القوة الجوية الإسرائيلية.

٢ - استخدام القوة الجوية المصرية.

خامساً: هدنة رودس.

الفصل السادس

المرحلة الثالثة من الحرب

(الانحدار نحو النهاية المحتومة)

من بداية الهدنة الثانية حتى هدنة رودس

(١٨ يوليو ١٩٤٨ – ٢٠ يوليو ١٩٤٩)

أولا: تطورات الموقف السياسى والعسكري خلال المرحلة الثالثة ١٨ يوليو ٤٨ - ٢٠ يوليو ١٩٤٩:

١ - *فترة الهدنة الثانية (١٨ يوليو - ١٤ أكتوبر)*

انتهاكات الهدنة :

عندما بدأت الهدنة الثانية، حاول كل من العرب والإسرائيليين تدعيم قواتهما وتحسين أوضاعهما العسكرية [١]، الأمر الذى كان يؤدى بطبيعية الحال إلى انتهاك تلك الهدنة نتيجة

---

(١) قدرت إدارة المخابرات المركزية الأمريكية، فى تلك الأيام أن القوات اليهودية قد تفوقت على القوات العربية سواء فى فلسطين أو حولها بنسبة ١:٢. وأن لدى اليهود مدفعية ثقيلة وقوة جوية حديثة كبيرة. وأضافت المخابرات الأمريكية قائلة: «إن مانجم عن الهدنة هو تحسين القدرات العسكرية لدى اليهود، الذين هم الآن أقوياء بما فيه الكفاية، لأن يقوموا بهجوم كامل وطرد القوات العربية خارج فلسطين» . – غرين، المرجع المشار إليه ص ٤٧.

يشير بن جوريون فى مذكراته أنه «بحلول شهر أكتوبر وصل عدد الرجال الذين يرتدون الزي العسكرى ٧٩٨٨٩» بالإضافة إلى حوالي ٥٠ ألف من الشباب اللائقين للخدمة العسكرية كانوا ينتظرون الترحيل فى معسكرات التجميع فى قبرص. – بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصي، ج ٢، ص ١١٥ – ١١٦.

قارن الفرق بين تلك الأعداد وتقدير مخابرات الجيش الأمريكى للقوات الإسرائيلية فى ١٨ مايو ١٩٤٨ بـ ٤٠ ألف مجند نظامى، ٥٠ ألف من القوات غير النظامية فى مواجهة ٢٠ ألف مجند نظامى عربى (*الجيوش العربية*)، ١٢ ألف من المتطوعين غير النظاميين . – جرين، المرجع المشار إليه ص ١٠٤.

أفعال الجانبين وردود فعلهما. إلا أنه يمكن القول، أن انتهاكات الجانب الإسرائيلى ـ مثلما كان الحال في الهدنة الأولى ـ كانت هى الأصل (١)، بينما كانت انتهاكات الجانب العربى فى جوهرها ردود فعل لانتهاكات الجانب الإسرائيلى وعدم احترامه للهدنتين.

وكان العرب على استعداد للالتزام بشروط الهدنة، لو أنهم أحسوا أن الجانب الآخر يعطى أى وزن أو احترام لتلك الهدنة ودواعيها. وكانت تجربتهم مع الإسرائيليين خلال الهدنة الأولى خير دليل علي صحة تقديرهم.

ونتيجة لاستمرار انتهاك الهدنة، وافق مجلس الأمن ـ على ضوء تقارير الوسيط الدولى ـ على مشروع قرار أمريكى / بريطانى مشترك فى التاسع عشر من أغسطس، يلزم كل طرف بمنع أعمال انتهاك الهدنة ومعاقبة المنتهكين. كما حظر على أى طرف خرق الهدنة على أساس الانتقام أو كسب امتياز عسكرى أو سياسى من خلال انتهاكات الهدنة (٢).

إلا أن الانتهاكات الإسرائيلية وتدعيم قواتها وتحسين أوضاعها لم تتوقف، استنادا إلى قناعة بن ـ جوريون بعدم رغبة كل من الاتحاد السوفيتى والولايات المتحدة فى توقيع عقوبات على إسرائيل (٣). ومن ثم، استمرت ردود الفعل العربية لمقاومة الانتهاكات الإسرائيلية. مما دعا الوسيط الدولى إلى أن يسجل فى تقريره فى منتصف سبتمبر تلك الانتهاكات قائلا:

وقعت عدة حوادث يومية ذات طابع محلى. كما حدثت عدة انتهاكات لشروط الهدنة من

---

(١) قدم جورج مارشال - وزير الخارجية الأمريكى — مذكرة إلى رئيس ترومان فى ١٦ أغسطس قال فيها: «... كما تملك الوزارة أيضا، دليلا متزايد الوضوح على قيام القوات الإسرائيلية بانتهاك هدنة الأمم المتحدة بما فى ذلك قيامها بتحرك أمامى من مواقع الهدنة المفق عليها، وإطلاق النار وأعمال القنص بشكل مستمر ضد المواقع العربية، كما أن لديها أدلة حاسمة حول النقل المنظم لشحنات الأسلحة من فرنسا وإيطاليا وتشيكوسلوفاكيا إلى فلسطين.

- انظر نص الوثيقة، غرين، المرجع المشار إليه، ص ٤٠٥ - ٤٠٨.

(٢) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٤٦ - ١٤٧.

(٣) كان بن جوريون يرى أنه بالإضافة إلى مساندة الاتحاد السوفيتى لإسرائيل سياسيا وعسكريا، فإن الرئيس ترومان كان من غلاة المؤيدين لموقف إسرائيل. بل إنه أرسل إليه ممثلة جيمس مكونالد بخطاب فى ١٦ أغسطس، يعرض عليه إمكانية الاعتراف الكامل بإسرائيل، ووقف الحظر على الأسلحة مع تقديم المساعدة المالية. - بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٦٠.

بنى بن جوريون وجهة نظرة على أن الدول العظمى فى مجلس الأمن غير راغبة فى استخدام القوة لفرض قرار المجلس وأن مراقبى الأمم المتحدة لايعترضون على تدعيم إسرائيل. - نفس المرجع ص ١٢٧ - ١٣٠.

الجانبين، ولم يقتصر الأمر على اندفاع العرب واليهود فى سبيل القنص والسلب، بل إنهم دعموا مواقفهم العسكرية بما يتناقض مع شروط الهدنات...» (١). وأكد الوسيط أن اليهود بصفة عامة ـ وإن لم يكن فى كل وقت ـ كانوا الطرف الأكثر عدوانا منذ الهدنة (٢).

وطبقا لوثائق وزارة الدفاع المصرية، بلغت الانتهاكات الإسرائيلية، خلال الهدنة الثانية وحتى الثانى والعشرين من أكتوبر ٣١٨ مخالفة على الأرض، ٤٤٥ فى الجو، منها انتهاكات جسيمة شملت اعتداءات مباشرة على القرى العربية واحتلال مواقع تكتيكية فى مواجهة القوات المصرية، بل والهجوم على المواقع نفسها(٣)، بالإضافة الى عمليات النقل البرى والجوى غير المشروعة لإمداد مستعمرات النقب بالرجال والأسلحة والذخائر(٤).

مقترحات الكونت «فولك برنادوت» :

فى الوقت الذى كانت تجرى فيه الانتهاكات السابقة للهدنة، كان الوسيط الدولى يقوم بنشاط سياسى مكثف ولقاءات واتصالات مع رؤساء حكومات الدول العربية وإسرائيل والأمين العام لجامعة الدول العربية، لوقف تدهور الموقف ووضع تصور مقبول لحل المشكلة الفلسطينية، واضعا فى اعتباره الأوضاع السياسية والعسكرية فى فلسطين آنذاك. ورغم رفض إسرائيل وساطة برنادوت، وإصرارها على التفاوض المباشر مع العرب ــ بشرط أن يقبلوا إسرائيل كدولة مستقلة عاصمتها القدس ـ فقد أعد الوسيط تقريره الأخير إلى السكرتير العام للأمم المتحدة فى السادس عشر من سبتمبر، متضمنا تقييمه للموقف فى فلسطين ومقترحاته لحل المشكلة التى نجمت عن قيام الدولة اليهودية.

وقد أوضح الوسيط فى تقريره، أن الجانبين احتفاظا بموقف لايتزحزح، ولم يكونا على استعداد لتقديم تنازلات جوهرية. وبينما كان العرب على استعداد للمحافظة على الهدنة، فقد

(١) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٤٦.

(٢) نفس المرجع، ص ١٤٧.

(٣) وزارة الدفاع، هيئة البحوث العسكرية، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٢٩، حوادث خرق الهدنة الثانية. ـ البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٤٤ - ٣٥٢.

(٤) قامت القيادة الإسرائيلية بعدة محاولات لتسريب قوافل الإمداد إلى مستوطنات النقب، إلا أنه لم تنجح سوى واحدة منها. ورغم موافقة القيادة المصرية فى ٢٩ أغسطس على إمداد مستعمرات النقب بمواد الإعاشة تحت إشراف مراقبيالأمم المتحدة، إلا أن =

رفضوا أى اقتراح بقبول الدولة اليهودية أو الاعتراف بها، لأنهم يعتبرون اليهود متطفلين ومعتدين. كما أن العرب اعتبروا حل مشكلة اللاجئين أمرا أساسيا(١).

أما بالنسبة لإسرائيل فقد أوضح برنادوت تصلب موقفها بعد المكاسب العسكرية التى حققتها خلال فترة القتال السابقة. كما أصبح الإسرائيليون أقل تقبلاً للوساطة وأكثر طموحا فى مطالبهم السياسية والإقليمية. حيث يشعر الإسرائيليون أنهم قادرون على استخدام قواتهم العسكرية المتفوقة كأداة مساومة فعالة للحصول على شروط أفضل مما نص عليه قرار التقسيم. ومن ثم، فإنهم فضلوا تجاوز الأمم المتحدة ووسيطها مُصرِّين على مفاوضات الصلح المباشر مع العرب، ورفض عودة اللاجئين حتى يتم التوصل إلى اتفاق للسلام(٢).

وبعد أن انتقد برنادوت السياسة الإسرائيلية تجاه الأمم المتحدة واللاجئين العرب. فإنه طالب إسرائيل بالحد من الهجرة لكسب ثقة العرب والحد من مخاوفهم. ومن ناحية أخرى فإنه أوضح للعرب أن الدولة اليهودية حقيقة واقعة لايمكن تجاهلها. وليس هناك سبب يدعو للافتراض بأن هذه الدولة لن تبقى. ودعاهم إلى تقبلها والتكيف مع جهودها. وأشار إلى أن أى أمل للعرب فى دولة موحدة فى فلسطين قد أصبح أملا غير واقعى(٣).

وعرض الوسيط الدولى مقترحاته الجديدة لحل المشكلة الفلسطينية، والتى تتلخص فيما يلى:

(١) إنشاء لجنة توفيق خاصة لمساعدة الطرفين على استبدال الهدنة القائمة بهدنة دائمة أو اتفاقية صلح.

(٢) تعديل حدود مشروع التقسيم بحيث يحصل العرب على النقب واللد والرملة فى مقابل حصول إسرائيل على منطقة الجليل، وبقاء ميناء حيفا ومطار اللد كمنطقتين حرتين.

القيادة الإسرائيلية نظمت عملية جوية (العملية أفاك) لإمداد مستوطنات النقب جواً بالأسلحة والذخائر والرجال. وجرت تلك العملية ليلا دون رقابة الأمم المتحدة التى حرم على مراقبيها دخول مطارات النقل القائمة بالعملية، وبعيداً عن متناول القوة الجوية المصرية التى لم تكن تملك أية مقاتلات ليلية. – البدرى، الحرب فى أرض السلام ص ٢٤٤ – ٢٥٣.

(١) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٤٠.

(٢) نفس المرجع، ١٤٠ – ١٤١ . – بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢ ، ص ٥٢ ، ٥٦، ٧٣ – ٧٤، ١٢٦ – ١٣٠.

(٣) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٤١.

(٣) ترك الترتيب النهائى لوضع المناطق العربية فى فلسطين ـ التى لن تدخل ضمن الدولة اليهودية لمشاورات الحكومات العربية والفلسطينيين، مع التوصية بدمج تلك المناطق مع مملكة شرق الأردن فى دولة واحدة.

(٤) وضع مدينة القدس تحت إشراف الأمم المتحدة.

(٥) السماح بعودة اللاجئين إلى ديارهم.

ورغم أن برنادوت قد عدَّل مقترحاته السابق عرضها على الجانبين فى الثامن والعشرين من يونيو لصالح الإسرائيليين [١]، بجعل الإشراف على القدس من مسئولية الأمم المتحدة بدلا من العرب والتسليم لليهود بمنطقة يافا العربية، فقد اغتيل الوسيط الدولى فى اليوم التالى لإعداد تقريره الأخير إلى الأمم المتحدة، بواسطة جماعة من منظمة «ليهى» الإرهابية فى الجانب اليهودى من القدس.

وقد أدى اغتيال الوسيط الدولى وعدم تقديم قتلته إلى العدالة إلى تدهور موقف إسرائيل فى الأمم المتحدة. وتبنى كل من بريطانيا والولايات المتحدة تقرير برنادوت وكأنه وصيته الأخيرة. فعندما عرض التقرير على الجمعية العامة للأمم المتحدة فى دور انعقادها الثالث، الذى بدأ فى الحادى والعشرين من سبتمبر ١٩٤٨، بدأ وكأن الدولتين قد وجدتا أساساً للاتفاق على سياسة موحدة تجاه فلسطين[٢]، بينما وقف الاتحاد السوفيتى بحزم وراء إسرائيل. وكانت الأخيرة تقبل الجوانب التى فى صالحها من مقترحات برنادوت، بينما ترفض التوصيات الأخرى كضم النقب وإعادة اللد والرملة إلى العرب، والإشراف الدولى على بعض المناطق، بالإضافة إلى حق اللاجئين فى العودة [٣]. ومن ثم، فقد كانت تحارب سياسيا ـ كما تحارب عسكريا ـ من أجل الحيلولة دون إقرار مقترحات برنادوت، حتى يستمر قرار التقسيم أساسا لأى تسوية فى فلسطين.

(١) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٣٥.

(٢) نفس المرجع، ص ١٤٢. – بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ١٤٨ – ١٤٩.

(٣) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ١٤٨ – ١٤٩.

أما على الجانب العربى، فقد فجّرت مقترحات الوسيط الدولى بضم الجزء العربى من فلسطين إلى مملكة شرق الأردن الخلاف بين الدول العربية. فقد انتقدت كافة الدول العربية ـ عدا شرق الأردن ـ تلك المقترحات، التى وجد فيها الملك عبد الله فرصة لتحقيق أهدافه. وحتى يقطع مفتى فلسطين الطريق على الملك عبد الله، فقد عقد مؤتمرا فى غزة أعلن فيه عن قيام إدارة مدنية مسئولة عن كافة فلسطين، عُرفت باسم حكومة عموم فلسطين(١). فما كان من الملك عبد الله إلا أن عقد هو الآخر مؤتمرا فى عمان فى اليوم نفسه برئاسة الشيخ سليمان التاجى الفاروقى ـ أحد الزعماء الفلسطينيين اللاجئين لشرق الأردن ـ أعرب فيه الأخير باسم اللاجئين فى الأردن، رفضهم لمقررات مؤتمر غزة، ونادى المؤتمر بالملك عبد الله ملكا على الأجزاء المتبقية من فلسطين(٢). ولكن الملك عبد الله تردد آنذاك فى اتخاذ تلك الخطوة قبل معرفة موقف كل من بريطانيا والولايات المتحدة من ضم القسم العربى من فلسطين (٣).

وقد حاول الملك عبد الله، بمساعدة العراق، الحيلولة دون اعتراف الدول العربية بإدارة المفتى إلا أن الجامعة العربية اعترفت بتلك الإدارة بصفتها الحكومة الشرعية الوحيدة فى فلسطين، حفاظاً على وضع العرب القانونى فى فلسطين من ناحية، وتهدئة للرأى العام العربى من ناحية أخرى(٤).

اتجاه إسرائيل لاستئناف القتال:

فى الوقت الذى كان العرب فيه يتناحرون حول فراء الدب قبل اصطياده، كان الإسرائيليون يضعون اللمسات الأخيرة فى خطتهم للاستحواذ على ذلك الدب، حتى يقطعوا الطريق نهائيا على العرب من ناحية، ويضعوا الأمم المتحدة أمام أمر واقع جديد من ناحية أخرى.

فمنذ الهدنة الثانية والحكومة الإسرائيلية ترى أن وقف القتال دون حل سياسى أو حسم عسكرى ليس فى صالح إسرائيل بعد أن تم تدعيم موقفها العسكرى. وقد عبر بن جوريون عن تلك الرؤية فى اجتماع مجلس الوزراء المؤقت فى الأول من أغسطس بقوله:

---

(١) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٥٤. - خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٤٣.

(٢) خالد، المرجع المشار إليه، ص ٢٣٨. - أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٥٦.

(٣) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٥٦.

(٤) نفس المرجع، ص ١٥٤. - خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٤٣.

«إذا استمر الوضع الحالى على ماهو عليه لفترة طويلة فإن موقفنا الدولى سيضعف، وقد تنقص قواتنا العسكرية وتضار قواتنا الاقتصادية، وليس هناك من سبب يدعونا لقبول هدنة غير محدودة...»[1].

وأكد بن جوريون فى الاجتماع نفسه على «أن مصر هى أشد أعدائنا خطراً فى الوقت الحاضر وإذا أمكنا حشد قوات أرضية (برية) كافية وإذا استخدمنا قواتنا الجوية، فإننا نستطيع أن ندمر قوات الغزو المصرية ونحرر النقب...

«إن فرصتنا طيبة. وإن مقارنة قواتنا واستعدادها بقوات العرب واستعدادهم توضح أننا نستطيع أن نقصم ظهر المصريين، ونفتح ممراً إلى القدس، وهذا من شأنه أن يُحَسِّن موقفنا بصورة فعالة. بعدئذ سنكون قادرين على انقاص حجم الجيش. وبذا نكون قد خلقنا موقفا جديدا فى نظر العالم»[2].

وفى اليوم التالى (٢ أغسطس) أعطى بن جوريون توجيهاته ـ بصفته وزيرا للدفاع ـ إلى رئيس هيئة العمليات «إيجال يادين» بالتخطيط لسلسلة من العمليات ضد الجبهة المصرية [3].

وبعد مقتل الكونت برنادوت وتدهور الموقف السياسى الإسرائيلى فى الأمم المتحدة، شرح بن جوريون أمام مجلس الدولة المؤقت سياسته للمرحلة التالية من الحرب. موضحا أنه يرى ضرورة المزج بين العمل السياسى والعمل العسكرى لتحقيق أهداف إسرائيل. لأن أياً منهما لن يكون حاسما وحده. «فمن الفترة الحاضرة يعتبر موقفنا العسكرى أقوى من موقفنا السياسى، لأن الدول الكبرى لاتساندنا جميعا. لذا فإنه يبدو لى أننا لانستطيع أن نعتمد فقط على النضال السياسى وفى الوقت نفسه لن يكون النضال العسكرى حاسما فى حد ذاته حتى وإن تطور لفائدتنا» [4].

وقد شجع بن جوريون على الاتجاه إلى العمل العسكرى لتعويض ضعف موقف إسرائيل

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٤٨.

(٢) نفس المرجع، ص ٥٣.

(٣) نفس المرجع، ص ٥٥.

(٤) نفس المرجع، ص ١٢٧. – اتبع السادات نفس السياسة لتحرير سيناء خلال حرب ٧٣ ومابعدها.

السياسي، ماكان يراه من عدم استعداد القوى العظمى لاستخدام القوة حقيقة لتنفيذ قرارات الأمم المتحدة، أو تنفيذا العقوبات التى تهدد بها ضد إسرائيل(١). وقد نمىّ تلك القناعة لدى بن جوريون تصريحات المندوب السوفيي فى مجلس الأمن والتى تشير إلى عدم النظر جدياً فى تطبيق عقوبات على إسرائيل، والتى كان يعتبرها فى حالة دفاع عن النفس، بالإضافة إلى موقف الرئيس ترومان الذى كان يقطع الطريق دائماً على وزارة خارجيته كلما حاولت اتخاذ موقف أقل تحيزاً لإسرائيل، خاصة وقد كانت حملة انتخابات الرئاسة الأمريكية فى ذروتها آنذاك(٢).

ولم يكن تحيز الاتحاد السوفيتى والولايات المتحدة لموقف إسرائيل هو العامل الوحيد فى تشجيع بن جوريون على استئناف القتال، فقد كان الأخير يتوقع أنه «من غير المحتمل أن تتخذ الأمم المتحدة قرار يتفق مع مطالبنا فيما يتعلق بالجليل والطريق إلى القدس ومدينة القدس والنقب... إن نفوذنا على المسرح الدولى غير كافٍ، ومالم نتخذ، نحن أنفسنا، التدابير لإجراء التعديلات الإقليمية الضرورية، أو التعديلات الحيوية على الأقل، فإنها لن تجرى أبدا. ولن ندرك مانريده فى النقب، وعلى طريق القدس وفى الجليل من خلال النضال السياسى وحده» (٣).

وفى الوقت الذى كان فيه بن جوريون يمهد المسرح السياسى داخل إسرائيل لاستئناف القتال، كانت رئاسة الأركان الإسرائيلية تمهد المسرح العسكرى بسلسلة من التحضيرات وأعمال الحشد والعمليات التى تلقى يادين توجيهات بن جوريون بشأنها فى الثانى من أغسطس. فمنذ أواخر ذلك الشهر وخلال شهر سبتمبر والأسبوع الأول من أكتوبر مهدت إسرائيل لعملياتها المنتظرة على الجبهة المصرية باحتلال سلسلة من القرى والمواقع والتباب الهامة فى مواجهة الجبهة المصرية (٤).

وبالإضافة إلى قوافل إمداد المؤن والأدوية التى سمحت بمرورها القيادة المصرية تحت إشراف رجال الأمم المتحدة، قامت القيادة الإسرائيلية بعدة عمليات لتسريب قوافل الإمداد

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) خورى ، المرجع المشار إليه، ص ١٤٩ .

(٣) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ١٣٠ .

(٤) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٥٠ . – البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٤٨– ٣٥٢ .

والأسلحة والذخائر إلى مستوطنات النقب المحاصرة بعيداً عن رقابة الأمم المتحدة (١).

كما قامت بعمل جسر جوى لإمداد تلك المستعمرات بالرجال والأسلحة والعتاد مستغلة إيقاف القتال. وعندما بدأت القوة الجوية المصرية التدخل فى عمليات النقل الإسرائيلية، التى كانت تتم بعيداً عن رقابة الأمم المتحدة، حولت إسرائيل الجسر الجوى لتنفيذ مهام النقل ليلاً، نظراً لعدم توفر أى مقاتلات ليلية للقوة الجوية المصرية فى ذلك الوقت (٢).

وقد كتب «رالف بانشن» ـ الذى خلف برنادوت ـ فى تقاريره إلى الأمم المتحدة خلال تلك الفترة أن إسرائيل رفضت السماح بإشراف الأمم المتحدة على القوافل البرية أو الجوية. وأرسلت قوافلها وطائراتها إلى مستعمراتها بما يتناقض وشروط الهدنة، كما رفضت السماح لمراقبى الأمم المتحدة بدخول أى مطار إسرائيلى(٣).

وبعد أن أتمت رئاسة الأركان الإسرائيلية تحضيراتها، لم يبق إلا اتخاذ القرار السياسى لاستئناف القتال، واختيار الوقت الملائم لذلك، مع إعداد الذريعة المناسبة. وكان بن جوريون مدركا أن أنسب وقت للعمل العسكرى هو النصف الأخير من أكتوبر ـ قبل الانتخابات الأمريكية التى كانت ستجرى فى أوائل نوفمبر ـ حيث يكون تنافس المرشحين لتأييد إسرائيل فى ذروته ورد الفعل المعادى لها فى أدنى درجاته (٤).

ومن ثم اتجه بن جوريون ـ بعد موافقة مجلس الدولة المؤقت على سياسته ـ إلى اتخاذ الخطوات التنفيذية لتلك السياسة. حيث اجتمع بالوزراء من أعضاء حزبه لمناقشة قرار استئناف القتال قبل عرضه على مجلس الوزراء المؤقت فى السادس من أكتوبر(٥). كما اتجه إلى مقر قيادة الجبهة الجنوبية ليستمع ـ بصفته وزير الدفاع ـ إلى تقدير الموقف العسكرى

(١) *البدرى، الحرب فى أرض السلام*، ص ٣٤٨ - ٣٥٢.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان. - بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ٥٥.

(٣) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٥٠.

(٤) نفس المرجع، ص ١٤٩ . - بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ٦٤.

(٥) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ١٣٢.

لتلك القيادة، وتقييمها لحجم القوات المصرية، وتحديد القوات الإسرائيلية المطلوبة، قبل اتخاذ قرار استئناف القتال فى اجتماع مجلس الوزراء المشار إليه [١].

وخلال اجتماعات بن جوريون مع القادة العسكريين تخوف، بعض هؤلاء القادة من نشاط وتدخل الجبهات العربية الأخرى عند الهجوم على الجبهة المصرية، خاصة وقد كان هناك اتجاه إلى سحب بعض القوات الإسرائيلية من أمام هذه الجبهات لحشد القوة المتفوقة المطلوبة للهجوم على الجبهة المصرية إلا أن بن جوريون نجح فى إشاعة الطمأنينة فى نفس المتخوفين بطمأنتهم على عدم تدخل الجيوش العربية الأخرى نظرا لأن العلاقات كانت متوترة آنذاك بين مصر وشرق الأردن[٢].

وعندما اجتمعت الوزارة الإسرائيلية فى السادس من أكتوبر لبحث اقتراح بن جوريون بشأن فتح الطريق إلى مستوطنات النقب بالقوة، استعرض رئيس الوزراء الاسرائيلى الموقف وأكد على أنه «لو ظل القتال مقصورا على الجنوب ـ يعنى لو أن العراقيين والسوريين والأردنيين لم يتدخلوا فى القتال ـ فلسوف نتمكن من السيطرة على النقب بأكمله حتى البحر الميت ثم جنوباً حتى البحر الأحمر.

«وقد نتمكن أيضا من الاستيلاء على الخليل وبيت لحم إذا لم تنزل قوات عربية من الشمال»[٣]. وقد سلم بن جوريون خلال اجتماع فى مجلس الوزراء بأن تجدُّيد القتال قد يكون داعية لقصف تل أبيب بالقنابل، إلا أنه أكد لوزرائه أن الموقف الإسرائيلى فى الجو «أفضل كثيرا مما كان عليه من قبل، فنستطيع أن نلحق أضرارا بالقاهرة أكبر مما يستطيع المصريون أن ينزلوا بتل أبيب» [٤].

ولتقديم ذريعة لاستئناف القتال، أشار بن جوريون إلى أن قيام المصريين بمنع مرور القوافل يعتبر ذريعة كافية لشن الهجوم على الجبهة المصرية. إلا أن الوزير «بنتوف» تساءل قائلا:

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، ص ١٣٣.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

«ماذا نحن فاعلون لو سمح المصريون لقافلتنا بالمرور عبر خطوطهم؟»[(١)]. فطمأن بن جوريون وزيره ـ حسن النية ـ بما أعده لمواجهة مثل هذا الموقف [(٢)].

وفى نهاية الاجتماع أيد المجلس استئناف القتال بأغلبية الأصوات. وفى اجتماع العاشر من أكتوبر أعلن بن جوريون لوزرائه أن جميع التجهيزات تجرى لبدء العمليات بعد عيد الغفران مباشرة، إلا أن الموعد تعدل ليكون مساء الخامس عشر من أكتوبر[(٣)].

٣ - فترة القتال الثالثة (١٥ - ٣١ أكتوبر):

عندما تفجر القتال مرة أخرى على الجبهة المصرية خلال فترة القتال الثالثة بعد تدبير إسرائيلى مفتعل، استمر ذلك القتال لمدة سبعة عشر يوما، اشتملت على ثلاث عمليات هجومية إسرائيلية، منها عمليتان على الجبهة المصرية هما العملية الرئيسية «يوآف (يوآب)»، والعملية «هاهار» المكملة لها. أما العملية الثالثة «حيرام»، فقد وجُهت ضد جيش الإنقاذ فى منطقة الجليل شمال فلسطين.

وتعتبر العملية «يوآب» أهم تلك العمليات وأخطرها، والتى حشدت لها القيادة الإسرائيلية معظم قواتها الضاربة بعد أن سحبت بعض تلك القوات من أمام الجبهات الأخرى لتحقيق التفوق المطلوب، لحسم الموقف على الجبهة المصرية قبل تدخل مجلس الأمن لإيقاف القتال[(٤)].

وطبقا لرواية إيجال آلون قائد المنطقة الجنوبية آنذاك، كانت العملية «يوآب» تهدف إلى طرد المصريين من النقب نهائيا بعد تفتيت الجبهة والسيطرة على عقد المواصلات فى النقب، التى كانت فى أيدى القوات المصرية [(٥)](انظر الخريطة رقم ٥).

إلا أنه يبدو أن القيادة الإسرائيلية لم تقدر بشكل كافٍ صلابة المقاومة التى واجهتها أمام الدفاعات المصرية، والتى عطلت عملية الاختراق أمام عراق المنشية فى شرق الجبهة وعراق

(١) نفس المرجع، ص ١٣٦.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، ص ١٤١ - ١٤٢.

(٤) نفس المرجع، ص ١٤٠ - ١٤١.

(٥) آلون، درع داود، ص ٢٦٢ - ٢٦٣.

سويدان فى غربها، وصمود هذه الدفاعات رغم الهجمات البرية والجوية الإسرائيلية المستمرة، وقيام قوات الفالوجا بالهجمات المضادة الناجحة، مما أوقع بالقوات الإسرائيلية خسائر فادحة(١).

ورغم أن القيادة العسكرية الإسرائيلية ـ فى اجتماعها مع بن جوريون فى السابع من أكتوبر ـ قد قدرت مابين خمسة وسبعة أيام لتحقيق أهداف العملية(٢)، فإنه حتى مساء التاسع عشر من أكتوبر ـ عندما صدر قرار مجلس الأمن بإيقاف القتال ـ لم تكن القوات الإسرائيلية قد حققت هدفها الأول بعد، وهو اختراق الجبهة المصرية وتحقيق الاتصال بمستعمرات النقب(٣). إلا أنها نجحت فى دق إسفين فى جنب الجناح الأيسر للقوات المصرية (المحور الساحلى) عند بيت حانون. مما أحرج موقف القوات المصرية فيما بين أسدود وغزة، نظرا لتهديد خطوط مواصلاتها، واحتمال عزلها لو نجحت القوات الإسرائيلية فى استكمال اختراقها لهذا المحور(٤). (انظر الخريطة رقم ٦)

وكأن قرار مجلس الأمن كان دافعا للقيادة الإسرائيلية لحشد أقصى طاقاتها فى القتال بدلا من إيقافه. فما أشرق فجر العشرين من أكتوبر حتى نجحت القوات الإسرائيلية فى فتح ممر لها إلى مستوطنات النقب المحاصرة أثر سقوط دفاعات الحليقات، وإن ظلت قلعة عراق سويدان صامدة بعد أن تكسرت على دفاعاتها سبع هجمات إسرائيلية متصلة. وكما وصف اللواء حسن البدرى بحق، صمود قلعة عراق سويدان، كانت هذه إحدى لحظات الفخار العسكرية المصرية (٥).

ونظراً لتدخل القيادة فى القاهرة فى إدارة العمليات، فقد تقيدت حرية اللواء المواوى فى

(١) بن جوريون،، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ١٤٣ - ١٤٤. Dupuy, op. cit., p. 97.-

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ١٤٠ - ١٤١.

(٣) Dupuy, op. cit., p. 96.

(٤) وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين، عام ١٩٤٨، ج٢، ص ٤٠ - ٤١.

(٥) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٧٧ - ٣٧٩.

استخدام قواته والمناورة بها فى الوقت المناسب. وعندما جاءه تصديق رئاسة الأركان بإقامة جبهة جديدة على الخط العام الخليل ـ بيرسبع ـ غزة، كان الوقت قد فات، بعد أن تحول اتجاه الهجوم الإسرائيلى الرئيسى إلى بير سبع(١).

فقد أدت ضغوط قرار مجلس الأمن وتأخر القوات الإسرائيلية فى تحقيق مهامها ـ نتيجة لصلابة المقاومة المصرية التى واجهتها ـ إلى عجز القيادة الإسرائيلية عن تنفيذ خطتها الأساسية فى تطويق القوات المصرية على المحور الساحلى والضغط عليها فى اتجاه البحر والجنوب، وهو ماكان سيحتاج إلى وقت أطول وجهد أكبر. ومن ثم، اتجهت القيادة الإسرائيلية ـ بعد اختراقها للجبهة المصرية عند الحليقات وتحقيق الاتصال مع مستوطنات النقب ـ إلى المناورة البديلة فى اتجاه بير سبع شرقا، خاصة وقد كانت دفاعتها أقل كثافة، لعزل القوات المصرية جنوب ممر القدس ومدينة الخليل عن جبهتها الرئيسية فى الغرب (٢).

وبعد قصف المدينة جواً طوال يومى ١٩، ٢٠ أكتوبر والقصف المدفعى والهونات طول ليلة ٢١/٢٠ من الشهر نفسه تقدمت القوة الإسرائيلية المكونة مع معظم اللواء الثامن المدرع بالإضافة الى لواء النقب لتحيط بالمدينة التى سقطت فى أيدى القوات الإسرائيلية صباح الحادى والعشرين من أكتوبر(٣)، بعد أن عجزت قواتها التى لم تزد عن بضع جماعات من المتطوعين المصريين والفلسطينيين فى الصمود كثيراً أمام القوات الإسرائيلية المتفوقة(٤). وبسقوط بير سبع انفتح الطريق أمام القوات الإسرائيلية لتتوغل فى النقب كيف تشاء.

أما العملية الثانية على الجبهة المصرية خلال فترة القتال الثالثة، وهى العملية «هاهار» فهى عملية هجومية إسرائيلية فرعية كان الهدف منها توسيع ممر القدس على حساب القوات

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٨٢.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) Dupuy, op. cit., p. 98.

(٤) كانت القوات المدافعة عن محور بير سبع ـ الظاهرية على امتداد ٤٠ كم لاتزيد عن ٥٠٠ فرد كان المدافعين منهم عن المدينة أقل من سرية مشاة. - وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين عام ١٩٤٨، ج ٢، ص ٢٦.

الخفيفة المصرية، وتثبيت تلك القوة أثناء الهجوم على المحور العرضى والساحلى من الجبهة المصرية، مع الحرص على عدم توريط القوات الأردنية فى القتال[1]. (انظر الخريطة رقم ٧).

وقد بدأت تلك العملية ليلة ١٨/ ١٩ أكتوبر قبل سقوط الحليقات فى العملية «يوآب». إلا أن القوات المصرية الخفيفة والمجاهدين العرب نجحوا فى صد الهجوم وإيقاف التقدم الإسرائيلى أمام بيت جبرين[2] ولكن نجاح القوات الإسرائيلية - بعد تدعيمها - فى قطع طريق عراق المنشية / جبرين بعد توقف القتال على الجبهة الرئيسية فى الثانى والعشرين من أكتوبر، دفع القوة المدافعة عن بيت جبرين إلى الانسحاب إلى الخليل خوفاً من حصارها بعد سقوط بير سبع واحتلال القوات الإسرائيلية للظاهرية جنوباً وعزلهم عن عراق المنشية غرباً[3].

وقد ترتب على انسحاب قوة بيت جبرين عزل قطاع الفالوجا تماماً من الشرق بعد أن تم عزلها من الغرب على أثر سقوط الحليقات. ولم يعد أمام تلك القوات إلا أن تقوى دفاعاتها وتستعد لحصار طويل، بعد إيقاف القتال[4].

وبتوقف القتال على الجبهة المصرية، وجدت القيادة الإسرائيلية أن الوقت قد حان لتصفية الموقف فى الجليل الغربى، خاصة وأن الجبهات العربية الأخرى لم تحرك ساكناً أثناء القتال على الجبهة المصرية. وكانت العملية «حيرام» ـ آخر العمليات الهجومية الإسرائيلية فى فترة القتال الثالثة ـ تهدف إلى القضاء على جيش الإنقاذ فى الجليل وطرد فلوله خارج فلسطين.

وللقضاء على القوات القاوقجى التى لم تكن تزيد على ثلاثة آلاف مقاتل أى مايوازى قوة لواء مشاة حشدت القيادة الإسرائيلية فى مواجهتها أربعة ألوية وقوة جوية كبيرة لسرعة حسم الموقف والسيطرة على الجليل، لوضع الأمم المتحدة أمام أمر واقع جديد[5].

وبعد قتال استمر أربعة أيام من مساء السابع والعشرين من أكتوبر وحتى مساء اليوم

(١) الأركان الإسرائيلية العامة، حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ – ١٩٤٨)، ص ٥٤٤.

(٢) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٨٦ – ٣٨٧.

(٣) نفس المرجع، ص ٣٨٧ – ٣٨٨.

(٤) نفس المرجع، ص ٣٨٨ – ٣٨٩.

(٥) نفس المرجع، ص ٣٩٢.

الأخير من الشهر نفسه، نجحت القوات الإسرائيلية فى السيطرة على الجليل الغربى وطرد فلول جيش الإنقاذ خارج فلسطين[1].

وبانتهاء فترة القتال الثالثة، كانت القوات الإسرائيلية قد نجحت فى ضغط القوات المصرية جنوباً وتجزئتها إلى ثلاث قطاعات منفصلة. القطاع الساحلى (أسدود - رفح)[2]، والقطاع الأوسط (عراق المنشية - الفالوجا - عراق سويدان)، والقطاع الداخلى (بيت لحم - الخليل).

أما القوات الإسرائيلية فقد اندفعت شرقاً بعد سقوط بير سبع، وأتمت اتصالها بمستوطناتها المعزولة فى سدوم جنوب البحر الميت دون أى مقاومة. الأمر الذى حقق لها الإحاطة بالقوات الأردنية والعراقية فى الضفة الغربية من الجنوب والشرق والشمال، بالإضافة إلى اتمام سيطرتها على كل منطقة الجليل.

٣ - فترة الهدنة الثالثة (١ نوفمبر - ٢٢ ديسمبر ١٩٤٨):

أثبتت فترة القتال الثالثة صحة تقدير بن جوريون لرد الفعل العربى والدولى تجاه العمليات الإسرائيلية والتوسعات الإقليمية التى أجرتها على حساب المنطقة العربية. فبالنسبة للموقف العربى، حاولت القيادة المصرية تحريك الجبهات العربية الأخرى للمشاركة فى القتال دون جدوى[3].

وتُلقى بعض المصادر المحايدة بعض اللوم على الجانب المصرى لعدم تحرك الجبهات العربية الأخرى لمؤازرة القوات المصرية، لإخفاء الجانب المصرى عن شركائه فى الحرب ماحدث من تدهور على الجبهة المصرية[4]. وهذا القول وإن كان فيه جانب من الصحة بالنسبة لإخفاء

---

(١) نفس المرجع، ص ٣٩٧ - ٣٩٨.

(٢) اضطرت القيادة المصرية إلى إخلاء الجزء الشمالى من القطاع الساحلى بين أسدود وغزة على مرحلتين مابين ٢٧ أكتوبر، و٥ نوفمبر للاستفادة بقوات هذا القطاع بعد أن أصبحت مهددة.

وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين، ١٩٤٨ ج ٢، ص ٦٦، ٦٩.

(٣) البدروى، الحرب فى أرض السلام، ص ٣٨٩.

(٤) عندما سأل الملك عبد الله عن موقف الجيش المصرى خلال اجتماعات رؤساء الحكومات العربية بعمان يوم ٢٣ أكتوبر، أجاب النقراشى: «أن الجيش المصرى يحتفظ بجميع مواقعه، وأن موقفه حسن ولاداعى للدعايات والبلاغات الصهيونية عن اختراق جبهته وفك حصار النقب».

- شكيب، المرجع المشار إليه، ص ٣٢٥.

الموقف المتدهور على الجبهة المصرية(١)، إلا أنه ليس السبب فى عدم تحرك الجبهات العربية. وليس أدل على ذلك من اعتذار القيادة الأردنية عن توفير قوة لتأمين إمداد جيب الفالوجا من الشرق، بعد أن علمت بموقف القوات المصرية المحاصرة، مالم تحتل القوات العراقية مواقع القوات الأردنية التى سيتم سحبها لهذا الغرض. وهو ما اعتذرت عنه القيادة العراقية لعدم قدرة الجيش العراقى على تحمل مسئوليات دفاعية أكثر مما يقوم به فعلا (٢).

وقد أكد مؤتمر رؤساء أركان حرب الجيوش الذى عقد فى القاهرة فى الفترة من ١٠ إلى ١٢ نوفمبر وتوصياته المقدمة إلى اللجنة السياسية لجامعة الدول العربية عجز القوات العربية عن القيام بأى عمليات هجومية بعد أن نجحت إسرائيل فى تحقق التفوق على القوات العربية مجتمعة فى البر والبحر والجو. الأمر الذى أرجعه رؤساء الأركان إلى عدم حشد الدول العربية لمواردها بالقدر الكافى والاستفادة من الهدنتين كما فعل الإسرائيليون، فضلا عن عدم استعداد الجيوش العربية لخوض غمار حرب طويلة وعدم تشكيل قيادة موحدة لتلك الجيوش(٣).

أما على المستوى الدولى، فقد تكفلت الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى بتمييع الموقف فى الأمم المتحدة لصالح إسرائيل. فجاء قرار مجلس الأمن فى التاسع عشر من أكتوبر ـ بعد بدء الهجوم الإسرائيلى على الدفاعات المصرية ـ لايدين هذا الهجوم، وإنما يُذكِّر الطرفين بالتزامها بوقف إطلاق النار والتعاون مع مراقبى الأمم، المتحدة طبقاً للقرار السابق لمجلس الأمن فى الخامس عشر من يوليو(٤).

إلا أنه مع استمرار إسرائيل فى تحدى الأمم المتحدة ورفضها سحب قواتها إلى مواقعها السابقة، بعد أن توقف القتال على الجبهة المصرية، قدمت بريطانيا والصين مشروع قرار آخر بعدم جواز الثأر كذريعة لخرق الهدنة أو كسب مزايا نتيجة لهذا الخرق، ويؤيد أوامر الوسيط

(١) نفس المرجع، ص ٣٢٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٥٠ - ٣٥٣.

(٣) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٥٤.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

الدولى بالنيابة، بالانسحاب إلى مواقع الرابع عشر من أكتوبر، مع تعيين لجنة لدراسة التدابير اللازمة لفرض عقوبات غير عسكرية إذا لم يتم الامتثال لقرارات مجلس الأمن(١).

ورغم أن الوفد الأمريكى فى مجلس الأمن أيد مشروع القرار البريطانى ـ الصينى فى البداية، إلا أنه مع اقتراب موعد انتخابات الرئاسة الأمريكية واشتعال المنافسة بين المرشحين لكسب تأييد اليهود فى تلك الانتخابات، فقد أمر الرئيس ترومان بوقف التأييد الأمريكى لمشروع القرار البريطانى ـ الصينى فى مجلس الأمن(٢). أما الاتحاد السوفيتى فقد عارض مشروع القرار منذ البداية (٣).

وفى الرابع من نوفمبر، وافق مجلس الأمن على مشروع قرار لأحد اللجان الفرعية، التى كلفها المجلس ببحث الموقف فى النقب. ولم يكن ذلك القرار يختلف كثيراً عن المشروع البريطانى ـ الصينى. ورغم أن أحكام ذلك القرار تتضمن تهديدا بفرض عقوبات ضد الطرف الذى لايمتثل لشروطه، فقد أوضحت كل من الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى أنها لن تؤيد تطبيق أى إجراء متشدد ضد إسرائيل(٤).

ولما كانت إسرائيل قد قامت بالهجوم على الجليل (العملية حيرام) أثناء مناقشة مجلس الأمن للموقف فى النقب، ورفضت أيضا الانسحاب من المواقع التى احتلتها، فقد اقترح رالف بانش ـ الوسيط الدولى بالنيابة ـ على مجلس الأمن تحويل الهدنة المؤقتة إلى هدنة دائمة للحيلولة دون تجدد القتال والوصول إلى تسوية سلمية نهائية (٥).

واستجابة لتوصيات بانش أصدر مجلس الأمن فى السادس عشر من نوفمبر، قراراً ينص

---

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) لم يقتصر موقف ترومان آنذاك على مناقشات مجلس الأمن، بل أنه فى الوقت الذى كان وزير خارجيته يؤيد مع بريطانيا مقترحات برنادوت خلال مناقشتها فى الجمعية العامة للأمم المتحدة، أعلن فى الرابع والعشرين من أكتوبر ـ قبل أسبوع من انتخابات الرئاسة الأمريكية ـ أن الولايات المتحدة لن توافق على أى تعديل فى قرار التقسيم (قرار ٢٩ نوفمبر ١٩٤٧) مالم تقبله إسرائيل. الأمر الذى وجه ضربة قاضية لمقترحات برنادوت والاتفاق البريطانى ـ الأمريكى حول مستقبل فلسطين. - خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٤٢. - جرين، المرجع المشار إليه ص ٦٢.

(٣) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٥٤.

(٤) نفس المرجع، ص ١٥٧.

(٥) نفس المرجع، ص ١٥٩.

على تحديد خطوط دائمة لوقف إطلاق النار يلتزم بها الجانبان، وانسحاب وتخفيض القوات المسلحة بما يضمن الحفاظ على الهدنة خلال فترة الانتقال إلى السلم الدائم، دون الإخلال بأمر سحب القوات الإسرائيلية فى النقب إلى خطوط الرابع عشر من أكتوبر(١).

ورغم أن معظم الدول العربية ظلت ترفض ذلك القرار ، فإن مصر أخذت موقفا أكثر اعتدالا بترحيبها بالتفاوض من أجل الوصول إلى تسوية، إلا أنها اشترطت أن يكون ذلك التفاوض مع الأمم المتحدة وليس مع الإسرائيليين. ولم يلبث هؤلاء الرافضون أن أصبحوا واقعيين، وطلبوا فى ديسمبر من مجلس الأمن اتخاذ الوسائل اللازمة لتطبيق قرارات الأمم المتحدة السابقة، بما فى ذلك قرار السادس عشر من نوفمبر الذى سبق لهم أن رفضوه(٢).

أما إسرائيل فقد سعت إلى تجنب إشراك الأمم المتحدة فى أى إجراءات للتسوية حتى تتجاهل قرارات المنظمة الدولية، التى تُعرقل أطماعها التوسعية من ناحية، وحتى تستطيع استخدام موقفها المتميز وتفوقها العسكرى فى المساومة من خلال المفاوضات المباشرة مع العرب من ناحية أخرى.

وفى الوقت الذى كان مجلس الأمن يبحث الاعتداءات الإسرائيلية فى النقب والجليل، كانت الجمعية العامة للأمم المتحدة ولجنتها السياسية تبحث عدة مشروعات قرارات لتسوية المشكلة. وفى الحادى عشر من ديسمبر وافقت الجمعية العامة على مشروع قرار بريطانى بعد إجراء عدة تعديلات عليه (٣).

وقد نص ذلك القرار (١٩٤ - فقرة ٣) على إنشاء لجنة توفيق تابعة للأمم المتحدة تضم مندوبين من فرنسا وتركيا والولايات المتحدة تقوم بكافة مهام الوسيط الدولى، واتخاذ الخطوات الكفيلة بمساعدة الأطراف على تحقيق تسوية سلمية، سواء تحت إشراف اللجنة أو بالمفاوضات المباشرة. على أن تقدم اللجنة إلى الجمعية العامة فى دورة انعقادها التالية مقترحات تفصيلية لنظام دولى لمدينة القدس. كما كلفت لجنة التوفيق ببحث الترتيبات للمساعدة

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، ص ١٦٠.

(٣) نفس المرجع، ص ١٤٥.

فى تطوير المنطقة اقتصادياً، وتسهيل توطين واستقرار وتأهيل اللاجئين اجتماعيا واقتصاديا[1].

وعندما وجد بن جوريون أنه كان على حق فى تقديره لردود الفعل العربية والدولية حيال المخطط الإسرائيلى للتوسع الإقليمى على حساب الرقعة العربية فى فلسطين، فإنه قرر الانتقال إلي المرحلة التالية لاستكمال الاستحواذ على النقب والتى لم يستطع تنفيذها خلال العمليات السابقة، مستغلاً فى ذلك الموقف السياسى والعسكرى العربى المتهالك.

ففى خلال اجتماع مجلس الوزراء الإسرائيلى فى الثامن من ديسمبر أخطر بن جوريون وزراءه أنه قد تم اتخاذ جميع التحضيرات اللازمة لطرد المصريين من النقب بعد أيام قلائل[2]. وما أن رفعت جلسات الجمعية العامة للأمم المتحدة، وبدأت أجازات أعياد الميلاد ورأس السنة للدول المسيحية، حتى وجد بن جوريون أن المسرح الدولى مهيىء لبدء العمليات ضد الجبهة المصرية، واستكمال السيطرة على النقب قبل عودة المنظمة الدولية إلى استئناف أعمالها .

٤ - فترة القتال الرابعة (٢٢ ديسمبر ١٩٤٨ - ٧ يناير ١٩٤٩):

خلال فترة الهدنة الثالثة، وعلى ضوء الأوضاع التى انتهت إليها العملية «يوآب»، قامت القيادة المصرية بسحب قواتها المهددة بقطع خطوط مواصلاتها فيما بين غزة وأسدود. وأعادت تنظيم قواتها وأوضاعها الدفاعية على شكل قوس يحيط ببطن القوات والمستوطنات الإسرائيلية في منطقة النقب. وكانت الدفاعات المصرية فى هذا القوس تركز على المواقع المصرية فى العسلوج على أقصى اليمين، ثم العوجه فى جنوب ذلك القوس، وتتجه شمالا مع الحدود المصرية حتي رفح، ثم تسير بحذاء الساحل حيث ينتهى الجناح الأيسر لهذ القوس فى منطقة غزة. وبالإضافة إلى هذا القوس كان هناك قطاعان منفصلان، أحدهما محاصر بالقوات الإسرائيلية هو قطاع الفالوجا، والآخر جنوب الممر الإسرائيلى إلى القدس، ومابين الخليل وبيت لحم.[3]

وطبقا لرواية بن جوريون، فقد «أعدت هيئة الأركان العامة بناءً على تعليمات وزير الدفاع

(١) نفس المرجع، ص ١٤٦.

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ٢١٥.

(٣) أوراق اللواء المواوى الخاصة، مسودة تقرير هيئة العمليات الحربية المشتركة، ج٣، ص ٢.

خطة لطرد الجيش المصرى من النقب، بعد أن رفض المصريون مناقشة اتفاقية صلح مع إسرائيل[1]». وهذا القول من بن جوريون ـ الذى يشير إلى حدوثه فى نهاية شهر أكتوبر ـ يحمل فى ثناياه دليل عدم صحته. فالحديث فى الأمم المتحدة عن اتفاقيات الصلح بين العرب وإسرائيل طرح فى قرار مجلس الأمن فى السادس عشر من نوفمبر وليس فى شهر أكتوبر، وهو ماأشار إليه بن جوريون نفسه[2]. كما أن مصر قبلت التفاوض آنذاك من أجل اتفاقية صلح على ضوء قرارات الجمعية العامة للأمم المتحدة ومجلس الأمن، على أن يتم ذلك مع ممثلى الأمم المتحدة وليس مع إسرائيل، كما سبقت الإشارة إليه فى هذا الفصل. ومن ثم، فإن التخطيط لطرد المصريين من النقب، لاعلاقة له برفض المصريين التفاوض من أجل اتفاقية صلح كما أدعى بن جوريون، إنما كان يتعلق بإتمام السيطرة على النقب بأكمله، الأمر الذى لم يستطع تحقيقه خلال العملية «يوآب».

وقد سجلت تقارير المخابرات المصرية منذ أوائل نوفمبر تدفق القوات الإسرائيلية إلى النقب وحشد القوات فى منطقة بير سبع وحولها[3]. إلا أن القيادة المصرية آنذاك قدرت الموقف على أن القيادة الإسرائيلية تعيد تنظيم قواتها بعد العمليات السابقة فى المنطقة [4].

وقد اشتملت فترة القتال الرابعة على عملية هجومية إسرائيلية رئيسية هى العملية «هوريف» (حوريب). وطبقا لرواية إيجال آلون «بدأت العملية» «هوريف» بهجوم مخادع على قطاع غزة، ولكن هدفها الحقيقىٍ والسرىٍ كان مفترق طريق عوجة الحفير، بحيث تتمكن قوات الدفاع الإسرائيلية من التقدم عبر صحراء سيناء، وتهدد فى النهاية القوى المصرية» [5]. ويزيد إسحاق رابين ـ رئيس عمليات آلون آنذاك ـ الأمر توضيحا بقوله:

«كنا بمجرد حصولنا على أهدافنا الرسمية من تلك الحملة غير ناوين على التوقف. وصممنا

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ٢١١.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٠٣.

(٣) أوراق اللواء المواوى الخاصة، مسودة هيئة العمليات الحربية المشتركة، ج٣، ص ٥ – ٧.

(٤) نفس المرجع، ص ٧.

(٥) آلون، درع داوود، ص ٢٦٦.

على الاندفاع إلى الأمام حتى مصر ذاتها. لقد كانت خطتنا هى الاستيلاء على أبو عجيلة ثم محاولة بلوغ العريش على ساحل البحر الأبيض» (١). (انظر الخريطة رقم ٨).

وقد نجحت القيادة الإسرائيلية فعلا فى خداع القيادة المصرية عن اتجاه جهودها الرئيسية عندما بدأت عملياتها الهجومية ضد القطاع الساحلى فى الثانى والعشرين من ديسمبر(٢). وقد شارك رئيس الوزراء المصرى - دون أن يدرى - فى عملية خداع قيادته العسكرية عن الاتجاه الرئيسى للهجوم الإسرائيلى، عندما أرسل إلى وزارة الدفاع الوطنى نص البرقية المرسلة إليه من الحكومة السورية عن توقيت واتجاه الهجوم الرئيسى على الجبهة المصرية.

ففى السابع عشر من ديسمبر أرسل القائم بأعمال المفوضية السورية فى القاهرة رسالة إلى رئيس الوزراء المصرى نصها:

«حضرة صاحب المعالى النقراشى باشا

أتشرف بأن أرفع إلى دولتكم صورة من البرقية الرمزية التى وصلتنى من حكومتى لأرفعها إلى دولتكم.

وتفضلوا سيدى بقبول عظيم احترامى وإجلالى.

القائم بأعمال المفوضية السورية بالنيابة

نسيب شهاب»(٣)

أما نص برقية الحكومة السورية الملحقة بالخطاب السابق فكان كما يلى:

«التاريخ ١٧/١٢/١٩٤٨.

---

(١) رابين، إسحاق، مذكرات إسحاق رابين، تعريب هيئة الاستعلامات، المرجع المشار إليه، ص ٥٥.

(٢) أوراق اللواء المواوى الخاصة، مسودة تقرير هيئة العمليات الحربية المشتركة، ج٣، ١٦ - ١٧.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف - ١ - ٢٦ / س ج / ٢٦ (ج٥)، خطاب القائم بأعمال المفوضية السورية بالنيابة إلى النقراشى، رقم ١ / س ج / ٧/٤/ (٣٦٩٤)، ١٧ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ٢٢٠.

«بلغوا دولة النقراشى باشا مايلى:

«أولا: علمنا من مصدر محايد موثوق أنه شاهد بتاريخ الخامس والثامن الجارى:

القوات اليهودية تحتشد فى قرى جوليس وبيت جبرين والدوايمه وبير سبع بُغْية القيام بهجوم خاطف على غزة ـ الضغط الأساسى سيكون باتجاه رفح وخان يونس بغية قطع خط الرجعة على القوات المصرية فى غزة ـ سيقوم بهذا الهجوم القوات المدرعة اليهودية، فى حين أن قوى المشاه المنقولة المدعومة بحاملات البرن ستهاجم غزة نفسها.

تاريخ الهجوم من العشرين إلى الخامس والعشرين الجارى.

«ثانيا: إن الهدنة فى القدس مصطنعة واليهود يعدون العدة لاحتلال القدس بكاملها أثناء أعياد الميلاد ورأس السنة الغربية . هذه معلوماتى والتحرير المفصَّل يتبع» (١).

ورغم نجاح القوات المصرية فى صد الهجوم الإسرائيلى المخادع، الذى بدأ على القطاع الساحلى فى الثانى والعشرين من ديسمبر، وتكبيد القوات الإسرائيلية خسائر فادحة، نتيجة توقع الهجوم الإسرائيلى على هذا الاتجاه، إلا أن الهجوم الإسرائيلى الرئيسى الذى تم على قطاع العسلوج ـ العوجة ابتداءً من ليلة ٢٥ / ٢٦ ديسمبر ـ بعد أن ركزت القيادة المصرية احتياطياتها الرئيسية فى القطاع الساحلى ـ نجح فى اختراق ذلك القطاع بعد معارك عنيفة، على أثر تقدم القوات الإسرائيلية من دروب فرعية، لم يكن لدى قيادة القطاع المصرية قوات كافية للدفاع عنها(٢).

وفى الوقت الذى كانت تدور فيه المعارك بشراسة فى قطاعى غزة ـ رفح، والعسلوج ـ العوجة، شنت القوات الإسرائيلية عدة هجمات برية وجوية على قطاع الفالوجا لتثبيت القوات

(١) نفس المرجع، مسلسل ٢١٩٠ - أوراق اللواء المواوى الخاصة، مسودة تقرير هيئة العمليات الحربية المشتركة، ج٢، ص ١٦ - ١٧.

- بعد عدة اجتماعات خلال شهر نوفمبر بين موسى ديان وعبد الله التل ـ القائدين العسكريين الإسرائيلى والعربى لقطاع القدس ـ وقع الإثنان إتفاقية لوقف اطلاق النار فى القدس إعتبارا من صباح أول ديسمبر ١٩٤٨.

بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصي، ج٢، ص ٢٢١.

(٢) آلون، درع داود، ص ٢٦٥ - ٢٦٦. - البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٣٨ - ٤٣٩.

المصرية فى ذلك القطاع والاستيلاء على أجزاء منه، إلا أن القوات المصرية صدَّت تلك الهجمات بنجاح وكبدت القوات الإسرائيلية خسائر فادحة فى هجماتها المضادة الناجحة (١).

وفى قطاع العسلوج نجحت قوات ذلك القطاع فى الإفلات من الحصار بعد أن نجحت القوات الإسرائيلية فى عزلها عن مصادر إمدادها، وقد حاولت القوات الإسرائيلية تدمير القوات المنسحبة خلال عمليات المطاردة، إلا أن القوة الجوية المصرية نجحت فى عرقلة تقدم القوات الإسرائيلية خلال يومى ٢٧ .٢٨ ديسمبر وستر انسحاب قوات العسلوج إلى داخل الأراضى المصرية (٢).

وبعد أن أعادت القوات الإسرائيلية تجميعها، بدأت تقدمها من العوجة إلى داخل الحدود المصرية مساء ٢٨ ديسمبر على محورين، الأول فى اتجاه رفح، والثانى (الرئيسى) بقيادة آلون نفسه فى اتجاه أبو عجيلة. وبعد التغلب على الكمائن المصرية المضادة للدبابات، وصلت القوات الإسرائيلية إلى أبى عجيلة فى صباح التاسع والعشرين من ديسمبر(٣)، ثم بدأت فى التقدم نحو العريش حيث وصلت طلائعها إلي مسافة عشرة كيلو مترات جنوب مطارها، الذى اضطرت القوة الجوية إلى إخلائه كما أخلت أرض الهبوط رقم ١٥ جنوبه، والعمل من مطارات القاهرة لإيقاف تقدم القوات الإسرائيلية حتى يتسني الوقت للقيادة المصرية لحشد القوات اللازمة وتنظيم الدفاع عن العريش(٤).

وقد وصف اللواء حسن البدرى ذلك الموقف بقوله:

«فى تلك اللحظات التى بلغ فيها الموقف غاية الحرج بالنسبة للقوات المصرية التى تعرضت للقطع والانعزال فى قطاع غزة وشرق العريش، وقع على عاتق القوات الجوية المصرية القيام بدور حاسم لإنقاذ الموقف وتحطيم هجوم العدو أو إيقافه جنوب العريش. وقد كُتب لها التوفيق فى درء كارثة من الدرجة الأولى كادت تحل بالقوات المصرية كلها» (٥).

(١) أوراق اللواء المواوى الخاصة، مسودة تقرير هيئة العمليات الحربية المشتركة، ج٣، ص ٢٧- ٢٩.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٧. - وزارة الدفاع، وثائق حرب فلسطين ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، برقية قائد القوات بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش، رقم ١٣٦٦، ٢٧ ديسمبر ١٩٤٨.

(٣) آلون، بناء الجيش الإسرائيلى، ص ٤٣.

(٤) أوراق اللواء المواوى الخاصة، مسودة تقرير هيئة العمليات الحربية المشتركة، ج٣، ص ٣٠ - ٣١.

(٥) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٤٥.

فقد أدى القصف الجوى المستمر طوال يوم ٢٩ على القوات الإسرائيلية المتقدمة إلى العريش ـ والذى نفذ بأكبر مجهود جوى منذ بدء الحرب ـ إلى توقف ذلك الهجوم وتشتيت قواته على جانبى طريق أبى عجيلة ـ بير لحفن. وما أن حل مساء ذلك اليوم، حتى تمكنت القيادة العامة من استعادة سيطرتها على الموقف، بعد أن تم تعزيز دفاعات العريش. ولما كانت تلك القيادة لاتملك احتياطات لاستغلال ضربات القوة الجوية المصرية للقيام بهجوم مضاد بعد توقف القوات الإسرائيلية وتشتيتها، فقد طلبت استمرار القصف الجوى على قوات العدو خلال اليوم التالى، حتى تنسحب تلك القوات متأثرة بخسائرها [١].

ومع استمرار ضغط القوة الجوية خلال اليومين التاليين بدأ العدو انسحابه. وبصباح الأول من يناير ١٩٤٩، كانت القوات الإسرائيلية قد أتمت انسحابها من أبى عجيلة فى طريقها إلى العوجة [٢].

وفى الوقت الذى كان القتال السابق يجرى على الجبهة المصرية، طلبت مصر من الدول العربية الأخرى تنشيط القتال على الجبهات العربية الأخرى لتخفيف الضغط على الجبهة المصرية. إلا أن الدول التى وعدت بالمساعدة (لبنان – السعودية – اليمن)، إما كانت بعيدة عن أرض العمليات أو أنها أضعف من أن تقوم بجهد عسكرى ملائم [٣].

أما الملك عبد الله – الذى كان قائماً بالتفاوض آنذاك مع إسرائيل ـ فلم يبال حتى بالرد على المذكرة المصرية، بينما كان الجهد الوحيد الذى قدمته القوات العراقية، هو فتح نيران مدافعها على عدة مواقع إسرائيلية ، الأمر الذى أدى إلى شعور القيادة المصرية بالمرارة إزاء خذلان حلفائها.

أما على المستوى الدولى، فقد دفع الغزو الإسرائيلى إلى اجتماع مجلس الأمن فى الثامن والعشرين من ديسمبر لبحث الأزمة الجديدة والاتهامات الموجهة من العرب والقائم بأعمال الوسيط الدولى إلى إسرائيل . وقد وافق المجلس فى اليوم التالى على مشروع قرار بريطانى

---

(١) وزارة الدفاع، (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ١ – ٢٦ / س ج / ٢٦ / ج٢، برقية قائد عام القوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش، رقم ١ / س ج / ٧ / ٤، (٣٣٨٠)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١١٨.

(٢) أوراق اللواء المواوى الخاصة، مسودة تقرير هيئة العمليات الحربية المشتركة، ج٢، ص ٣٤، ٣٧.

(٣) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٦٢.

يطالب الحكومات المعنية بإصدار الأمر بوقف إطلاق النار فورا والانسحاب دون تأخير الى المواقع التى كان يحتلها كل طرف قبل الرابع عشر من أكتوبر وتسهيل الإشراف الكامل لمراقبى الأمم المتحدة على الهدنة، مع مطالبة الأطراف المختلفة بتنفيذ قرارى المجلس فى الرابع والسادس عشر من نوفمبر دون تأخير(١).

ألا أن الحكومة الإسرائيلية ـ رغم فشل قواتها فى عزل القوات المصرية فى قطاع غزة ـ لم تكن مستعدة للاستجابة لقرار مجلس الأمن قبل تنفيذ مخططها لإجبار القوات المصرية على الانسحاب أو القبول بالحصار. وهما خياران لم يكن لدى أى من القيادتين المصريتين ـ السياسة والعسكرية ـ استعداد لقبول أى منهما مهما كان الثمن. ومن ثم، بدأت القوات الإسرائيلية فى تنفيذ آخر محاولاتها الفاشلة لطرد المصريين من فلسطين قبل توقف القتال على الجبهة المصرية.

فعلى أثر فشل عملية تطويق القوات المصرية وقطع الطريق عليها عند العريش، وبدء الضغط الدولى على إسرائيل(٢)، فإن القيادة الإسرائيلية حاولت تحقيق نفس أهدافها مرة أخرى، إلا أن هجومها اتجه الى رفح هذه المرة، وتحدد الثالث من يناير لبدء المرحلة الجديدة من الهجوم.

وبعد أن استغلت القيادة الإسرائيلية الثلاثة أيام الأولى من يناير فى إعادة تجميع قواتها والتحضير للهجوم الجديد، بدأ ذلك الهجوم ليلة ٣ / ٤ يناير بعد قصف جوى على غزة وخان يونس ودير البلح. ورغم نجاح القوات الإسرائيلية فى احتلال إحدى التباب جنوب شرق رفح، إلا أنه حتى صباح الخامس من يناير كانت الألوية الإسرائيلية الثلاثة التى تمثل النسق الأول للهجوم متعثرة أمام دفعات رفح الصلبة، غير قادرة على فتح ثغرة لها فى تلك الدفاعات العنيدة (٣).

وخلال يومى ٤ و ٥ يناير واصلت القوات الجوية المصرية دكها للقوات الاسرائيلية أمام

---

(١) خورى، المرجع المشار إليه، ص ١٦٣ – ١٦٤.

(٢) تجمع المراجع الإسرائيلية والغربية الشايعة على أن عدم استكمال عملية تطويق القوات المصرية عند العريش يرجع إلى تهديد بريطانيا بالتدخل تطبيقا لمعاهدة ١٩٣٦، الأمر الذى سيتم مناقشته عند استعراض استخدام القوة الجوية المصرية فى هذه المرحلة لكشف زيف هذا الأدعاء.

(٣) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٥٣ . – بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٢١٧.

دفعات رفح، واستمر القصف الجوى المصرى طوال ليلة ٥ .٦ يناير. وما أن شارف صباح اليوم التالى حتى تكسرت حدة الهجوم الإسرائيلى أمام دفعات رفح المنيعة، وبدأت الدبابات المصرية تطرد القوات الإسرائيلية من المواقع التى نجحت فى احتلالها عند بدء الهجوم(١).

ومنذ اللحظات التى تفجرت فيها معارك المرحلة الأخيرة للعملية «حوريب» - بعد أن تحول الهجوم إلى رفح ـ كانت تُجرى جهود دولية مكثفة لتنفيذ قرار مجلس الأمن والتوصل إلى هدنة دائمة. ولما كانت مصر ترفض المفاوضات المباشرة مع إسرائيل من أجل التوصل إلى الهدنة، وتصر على أن يكون ذلك التفاوض من خلال الأمم المتحدة ـ وهو ماترفضه إسرائيل ـ فقد أرسلت الخارجية الأمريكية فى مساء الثالث من يناير (منتصف ليلة ٣ / ٤ يناير بتوقيت القاهرة) برقية إلى القائم بأعمال سفارتها فى القاهرة، تطلب منه أن يقابل الملك (فاروق) على الفور ويوضح له «أنه سيكون مشجعاً جداً، إذا شرعت الحكومة المصرية على الفور فى التفاوض للوصول إلى الهدنة المنتظرة طبقاً لقرار مجلس الأمن فى السادس عشر من نوفمبر. وأن أى كلمة يمكن أن يعطيها الملك عن نواياه بهذا الخصوص سوف تكون موضع تقدير هذه الحكومة (الأمريكية)»(٢).

إلا أن الخارجية الأمريكية لم تنتظر طويلا، فقبل أن يقابل ممثلها الملك بعد ظُهر الخامس من يناير، تلقت تلك الحكومة برقية من ممثلها فى الأمم المتحدة فى مساء الرابع من يناير، يخطرها فيها باستعداد الحكومة المصرية للدخول فى محادثات مع إسرائيل بالنسبة لكافة المسائل المعلقة تحت رعاية الأمم المتحدة، بشرط أن تلتزم إسرائيل بقرار مجلس الأمن لوقف إطلاق النار فى الساعة الثانية بعد ظهر الخامس من يناير(٣).

وقد رأى بانش ـ الوسيط الدولى بالنيابة ـ أن الموقف المصرى أكثر التطورات تشجيعا

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٥٣ . - أوراق اللواء المواوى الشخصية، مسودة تقرير هيئة العمليات الحربية المشتركة، ج٣، ص ٤١ - ٤٢.

(٢) Foreign Relations of the United States, 1949, Volume VI, the Acting Secretary of State to the Embassy in Egypt, top secret tel., No. 2, 3.1.1949., (Washington: U.S. Government Printing Office, 1977), pp. 602 - 603. (ملحق ٣٦)

(٣) (ملحق ٣٧) Ibid, John Ross to the secretary of state secret tel., No. 3, 4.1.1949, pp. 609 - 610 .

للوصول إلى الهدنة المطلوبة، وطلب من ممثله فى إسرائيل أن يضغط باسمه بشدة فى تل أبيب لقبول العرض المصرى، وأن يجس النبض بالنسبة لعقد مؤتمر دولى على مستوى عالٍ فى «رودس»، يحضره مفوضون مدنيون وعسكريون من الطرفين تحت رئاسة الأمم المتحدة(١).

وعلى ضوء موافقة الطرفين (المصرى والإسرائيلى) على إيقاف القتال، أخطر بانش رئيس مجلس الأمن أن الحكومة المصرية وحكومة إسرائيل المؤقتة قد أخطرتاه بقبولهما غير المشروط لعرض يدعو إلى إيقاف إطلاق النار، يعقبه فوراً مفاوضات مباشرة للممثلين للحكومتين تحت رئاسة الأمم المتحدة لوضع قرارات مجلس الأمن ٤ و١٦ نوفمبر موضع التنفيذ، وأنه نظراً لتأخر الاتصال اللاسلكى الذى لايمكن تجنبه مع حيفا وتل أبيب ـ فقد تحددت نهائيا الساعة الثانية عشرة ظهر السابع من يناير بتوقيت جرينتش لسريان وقف إطلاق النار(٢).

وبتوقف القتال على الجبهة المصرية، بدأت مرحلة جديدة فى تلك الحرب، هى مرحلة تسويات الهدنة على الجبهات المختلفة فى فلسطين، والتى جاء حصادها معبراً عن النتيجة الحقيقية لتلك الحرب وموازين القوى لأطراف الصراع عندما توقف القتال فى كل الميادين.

ثانيا: أثر السياسة الإسرائيلية على تطور بناء القوة الجوية فى المرحلة الثالثة من الحرب:

١ - دعم تسليح القوة الجوية الإسرائيلية:

استغلت الحكومة الإسرائيلية الهدنة الثانية ـ مثلما فعلت خلال الهدنة الاولى ـ فى تدعيم وتطوير بناء قواتها المسلحة، فى الوقت الذى خبت فيه رغبة الدول العربية آنذاك فى مواصلة الحرب ـ إذ أصبح وصول إمدادات الأسلحة إليهم أمراً غير مضمون، ولم يكن هناك ثمة تحسن كبير فى أنظمة تسليحهم. الأمر الذى شجع القيادة السياسية الإسرائيلية ـ كما رأينا ـ على توسيع رقعة الأرض التى تحتلها، وفرض توسعاتها بقوة السلاح، خاصة وقد زاد ميل ميزان القوى العسكرية لصالح إسرائيل خلال المرحلة الثالثة من الحرب.

---

(١) Idem.

(٢) (ملحق ٣٨). Ibid, Editorial Note, pp. 621 - 622.

ومنذ الأيام الأولى للهدنة الثانيه، بدأت الاستعدادات العسكرية الإسرائيلية لاستئناف القتال. وكانت أولى هذه الاستعدادات، هى استمرار جلب الأسلحة والطائرات السابق التعاقد عليها، فضلاً عن التعاقدات الجديدة. واستمر تدفق الأسلحة والطائرات إلى إسرائيل تحت سمع وبصر مراقبى الأمم المتحدة(١). ففى خلال شهر أغسطس. وصلت خمس طائرات «بوفيتر» وعشر طائرات «سبيتفير» (٢)، كما استمر تدفق الطائرات والأسلحة بواسطة الجسر الجوى مع تشيكوسلوفاكيا (العملية بالاك). حتى قررت الحكومة التشيكية - بناء على التوجيهات السوفيتية - فى شهر أكتوبر إيقاف هذا الجسر وتصفية القاعدة الإسرائيلية فى أراضيها(٣). وطبقا لمصادر وزارة الدفاع الإسرائيلية، فقد تم إحضار خمس عشرة طائرة مسرشميت أخرى بهذا الجسر الجوى، كان قد تم شراؤها قبل الهدنة الثانية. واستمرت تلك العملية بطاقة قصوى لعدة أسابيع، وأُحضر فيها باقى طائرات مشرشميت وكميات من الأسلحة والذخائر(٤).

ولم تكتف القيادة السياسية الإسرائيلية بذلك الكم الهائل من الأسلحة والطائرات التى اشترتها وجلبتها إلى إسرائيل حتى ذلك الوقت. ففى اجتماع بن جوريون بهيئة الأركان وقادة الأسلحة فى السادس من سبتمبر، ركز بن جوريون على ضرورة التعجيل فى عملية شراء الطائرات، خاصة بعد أن أخبره معاونوه فى ذلك الاجتماع أن العرب قد عززوا قواتهم الجوية، وأنه يوجد فى مطار المفرق بالأردن عشرون طائرة عراقية، يعتقد أنها من طرازات جيدة وحديثة (٥).

وفى خلال الشهر نفسه، وصل إلى إسرائيل أول دفعة من المقاتلات الأمريكية من طراز

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ٦٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٥٧.

(٣) جرين، المرجع المشار إليه، ص ٩١ - ٩٢.

(٤) الأركان الإسرائيلية العامة، حرب الاستقلال، ص ٦١٧.

(٥) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ٦٤ ، ٦٥. - حصل العراق فى المرحلة الثالثة من الحرب على ثمانى طائرات بريطانية من طراز «سى فيورى»، ولما رفضت الحكومة العراقية الموافقة على معاهدة بورت سموث رفضت بريطانيا تزويد العراق بذخائر هذه الطائرات وقنابلها. - المضبطة السرية لمجلس الشيوخ، جلسة ٣٠ نوفمبر ١٩٤٨ ، ص ٤٢.

«موستانج P-51Mostang» والتى تم الحصول عليها من المخلفات الأمريكية(١). كما بدأ تدفق الخمسين طائرة من طراز سبيتفير ١٦ الجديدة، والتى عرضتها الحكومة التشيكية على ممثلى الحكومة الإسرائيلية فى أغسطس ١٩٤٨(٢).

ويشير كاجان إلى أن ترحيل هذه الطائرات جواً قد بدأ فى الرابع والعشرين من سبتمبر، إلا أنه على حد قوله ـ لم يصل إلى إسرائيل إلا ثلاث طائرات من المجموعة الأولى المكونة من ست طائرات سبيتفير. بينما تعطلت الطائرات الأخرى فى الطريق لأسباب فنية (٣).

وطبقا لرواية روبنشاين وجولدمان فقد كانت القوة الجوية الإسرائيلية تملك عشية العملية «يوآب» مائة طائرة موزعة فى أربع قواعد جوية وأرض هبوط واحدة. وقد فصلها الكاتبان تبعاً لتمركزها كما يلى (٤):

قاعدة رامات داڤيد:

٢٣ طائرة (٣ بى – ١٧، ٥ بوفيتر، ١ موسكيتو، ٥ داكوتا، ٢ هدسون، ٧ طائرات خفيفة).

قاعدة هرتسليا:

٢٤ طائرة (٨ مسرشميت ، ١٢ سبيتفير، ٤ موستانج).

مطار سدى دوف:

٢٨ طائرة خفيفة.

قاعدة عكير:

١٧ طائرة (٦ كوماندو، ٦ نورسمان، ٥ مسرشميت).

أرض هبوط دوروت:

٥ طائرات خفيفة.

---

(١) Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 50 - Gunston, op. cit., p. 42.

(٢) Ibid., p. 39. - Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 47.

(٣) Kagan. op. cit., p. 127.

(٤) Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 50.

هذا بالإضافة إلى ثلاث طائرات كونستليشن للنقل عبر البحار لجلب الإمداد من الأسلحة والقوى البشرية.

وطبقا لهذه الرواية يمكن أن نصنف هذه الطائرات طبقاً لاستخداماتها كما يلى:

المقاتلات والمقاتلات القاذفة: (٣٥ طائرة).

موسكيتو ١٣ مسرشميت، ١٢ سبيتفير، ٤ موستانج، ٥ بوفتير، ١ موسكيتو.

القاذفات والنقل المتوسط (تعمل كقاذفة عند الحاجة): (١٦ طائرة):

٣ بى - ١٧، ٦ داكوتا، ٢ هدسون.

النقل الخفيف والاستطلاع: (٤٦ طائرة):

٤٠ طائرة خفيفة، ٦ نورسمان.

النقل الثقيل: (٣ طائرة):

٣ كونستليشن.

وما ذكره روبنشتاين وجولدمان عن حجم القوة الجوية الإسرائيلية يحتاج إلى مناقشة لتجاهله كثيرا من الحقائق التى سبقت استعراضها عن تسليح القوة الجوية طبقا لما ذكرته المصادر الإسرائيلية الرسمية نفسها.

فبالنسبة لطائرات المسرشميت رأينا أن المصادر الإسرائيلية نفسها أقرت بشراء ثلاث صفقات من هذا الطراز جملتها خمس وخمسون طائرة (الأولى ١٠ طائرات والثانية ١٥ طائرة والثالثة ٣٠ طائرة) ووصول هذه الطائرات فعلا إلى إسرائيل ابتداءً من ٢٠ مايو وحتى شهر أغسطس ١٩٤٨(١). ومن ثم، لايُعقل أن يكون المتيسر لدى إسرائيل من هذه الطائرات ـ عشية العملية «يوآب» هو ثلاث عشرة طائرة فقط. لأن ذلك معناه أن إسرائيل خسرت فى فترتى

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج١، ص ٢٨٨، ٢٩٨.

Kagan, op, cit., p. 62, 76.

القتال السابقتين اثنتين وأربعين طائرة من هذا الطراز وحده، وهو مالم يرد سواء فى المصادر الإسرائيلية أو العربية. وكل مااعترفت به المصادر الإسرائيلية هو خسارة ثمانى طائرات من هذا الطراز على كافة الجبهات. بينما تشير الوثائق المصرية الرسمية إلى خسارة إسرائيل لإحدى عشرة طائرة من ذلك الطراز على الجبهة المصرية وحدها قبل العملية «يوآب»، ولما كانت الجبهة المصرية هى أكثر الجبهات العربية التى خسرت إسرائيل طائراتها فوقها، كما أنه ليس متاحا أى بيانات عربية عن عدد الطائرات التى خسرتها إسرائيل من هذا الطراز فوق الجبهات العربية الأخرى، فإنه يمكن أن نقدر بشىء من الحتفظ أن جملة ماخسرته إسرائيل من هذا الطراز لايزيد عن عشرين طائرة. وبالتالى، فقد كان لدى إسرائيل مالا يقل عن خمس وثلاثين طائرة من هذا الطراز قبل العملية «يوآب».

أما المقاتلات من طراز سبيتفير والتى أشار الكاتبان إلى وجود اثنتى عشرة طائرة منها فى ذلك الوقت فكانت تنقص ثلاث طائرات أخرى أشار الكاتبان نفسهما إلى وصولها - فى أول دفعات هذا الطراز - من تشيكوسلوفاكيا فى السابع والعشرين من سبتمبر[1]. وعلى ذلك، فإنه يمكن القول أن ماكان لدى إسرائيل من طائرات سبيتفير - طبقا لما أوردته المصادر الإسرائيلية نفسها - هو خمس عشرة طائرة (١٠ من بريطانيا، ٣ تشيكوسلوفاكيا واثنتان تم تجميعهما من مخلفات الطائرات البريطانية والمصرية [2].

وبالنسبة لطائرات الموسكيتو، فقد أشار الكاتبان إلى أنه كان لدى إسرائيل طائرة واحدة موسكيتو، وهو مايتناقص مع المصادر الإسرائيلية الرسمية نفسها. فطبقا لرواية بن جوريون، اشترت إسرائيل قبل بداية الهدنة الأولى عشر طائرات موسكيتو من تشيكوسلوفاكيا، بالإضافة إلى الطائرتين من نفس الطراز اللتين تم شراؤهما من إنجلترا خلال الهدنة الأولى[3]. فإذا كانت إسرائيل لم تخسر أيا من هذه الطائرات، وهو مالم يأت ذكره فى المصادر العربية أو الإسرائيلية المتاحة، فإن الأرجح أنه كان لدى إسرائيل اثنتا عشرة طائرة من هذا الطراز.

---

(١) Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 47.

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ٥٧. - Ibid., pp., 46 - 48.

(٣) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج١، ص ٣٠٠، ٣١٤.

أما قاذفات القنابل من طراز بى ـ ١٧، فقد ذكر كاجان أن إسرائيل فقدت طائرة بطاقمها فى السابع عشر من يوليو أثناء تنفيذ أحد المهام القتالية. فإذا كان لدى إسرائيل قبل العملية «يوآب» ثلاث طائرات من هذا الطراز ـ طبقا لرواية روبنشاين وجولدمان ـ فإن الأرجح أن الأربع طائرات التى اشترتها إسرائيل من هذا الطراز وصلت جميعها، وليس ثلاثا فقط كرواية كاجان(١).

وقد أغفل روبنشتاين وجولدمان الثمانى طائرات الخاصة بالنقل الثقيل من طراز سكاى ماستر C - 54D, DC- 4 التى تم شراؤها خلال المرحلة السابقة (٢). إلا أنه يمكن أن نستنتج من بيان روبنشتابن وجولدمان عن طائرات النقل المتوسطة، أن إسرائيل قد خسرت ثلاث طائرات كوماندو ومثلها من طراز داكوتا، فضلا عن أربع طائرات أنسن (قاذفة ذات محركين)، هذا بالإضافة إلى خسارة مالا يقل عن اثنتى عشرة طائرة خفيفة. وهى أرقام قريبة مما جاء فى تقارير السلاح الجوى الملكى المصرى عن الفترة السابقة.

ونخلص من ذلك، أن عدد طائرات القوة الجوية الإسرائيلية عشية العملية يوآب كان يقترب من مائة وأربع وأربعين طائرة بيانها كما يلى(٣):

المقاتلات والمقاتلات القاذفة: (٧١ طائرة):

٣٥ مسرشميت، ١٥ سبيتفير(٤)، ٤ موستانج، ٥ بوفتير، ١٢ موسكيتو.

القاذفات والنقل المتوسط: (١٦ طائرة):

٣ بى – ١٧، ٦ كوماندو، ٥ داكوتا، ٢ هدسون.

النقل الثقيل: (١١ طائرة):

(١) Kagan, op. cit., pp. 98 - 100.

(٢) Gunston, op. cit., p. 26.

(٣) قدر البريطانيون مالدى إسرائيل من طائرات فى نوفمبر ١٩٤٨، مابين ١٥٠، ١٦٠ طائرة.
جرين، المرجع المشار إليه، ص ١٥٠.

(٤) وصل إلى إسرائيل، اعتبارا من ١٨ ديسمبر باقى صفقة الخمسين سبيتفير التى تم شراؤها من تشيكوسلوفاكيا. -
Rubinstein and Goldman, op. cit., p.47 - 48.

٣ كونستليشن، ٨ سكاى ماستر.

النقل الخفيف والملاحظة: (٤٦ طائرة):

٤٠ طائرة خفيفة (طرازات مختلفة)، ٦ نورسمان(١).

وهكذا كانت الهدنة الثانية ـ كما كانت الهدنة الأولى ـ خيراً وبركة على القوة الجوية الإسرائيلية. وهو ما أقر به بن جوريون بقوله: «جلبت الهدنتان مكاسب كبيرة لقوات الدفاع»(٢).

٢ - تدعيم القوى البشرية للسلاح الجوى الإسرائيلى:

بلغت جهود تجنيد المتطوعين والمرتزقة للقوة الجوية الإسرائيلية ذروتها فى الفترة مابين بدء الهدنة الثانية وبداية العملية «يوآب». وطبقا للمرجع الرسمى للقوة الجوية الإسرائيلية فقد «بلغ عدد الأجانب الذين تطوعوا للعمل فى سلاح الجو الإسرائيلى ٦٦٠ شخصا، وقد جاء اليهود منهم من دول مختلفة على رأسها الولايات المتحدة الأمريكية وجنوب أفريقيا وإنجلترا وكندا. وقبل نشوب المعارك ـ بعد الهدنة الأولى ـ كان المتطوعون الأجانب يشكلون أغلبية فى سلاح الجو الإسرائيلى»(٣).

وبينما يشير روبنشتاين وجولدمان إلى أنه كان لدى السلاح الجوى الإسرائيلى فى الخامس عشر من أكتوبر مائة وخمسون طيارا تقريبا «وربما كان ثلثا هذا العدد من الماحل (المتطوعين الأجانب)...»(٤).

فإن رواية الأخوان «كمش» تتفق مع المرجع الرسمى للقوة الجوية الإسرائيلية ورواية روبنشاتين وجولدمان مع بعض الاختلاف فى التفاصيل. فقد حدد الأخوان كمش عدد المتطوعين الأجانب بالقوة الجوية الإسرائيلية طبقا للتقرير الختامى للحرب ـ بسبعمائة فرد كان

(١) قبل أن تنتهى تلك المرحلة تسلمت إسرائيل ١٧ طائرة نورسمان تمثل المتبقى من الصفقة المشتراه من مخلفات القوات الأمريكية بألمانيا. Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 28. -

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢ ، ص ١١٤.

(٣) شيف، سلاح الجو الاسرائيلى ، ص ٢٥.

(٤) Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 50.

منهم مائة وستة وخمسون طيارا، أما الباقى فقد عملوا فى الأطقم الأرضية وكإخصائيين فى الإصلاح والصيانة (١).

وطبقا لرواية بن جوريون، فقد وصل عدد الأفراد فى القوة الجوية خلال شهر أكتوبر ١٩٤٨ إلى ٤٣٧٧ فرد. أى أن القوة البشرية لسلاح الجو الإسرائيلى قد زادت ستة أمثال ماكانت عليه طبقا لتقدير بن جوريون(٢).

وتشير الوثائق الأمريكية إلى أن البريطانيين قدروا فى نوفمبر ١٩٤٨ «أن القوة الجوية الإسرائيلية تمتلك مايصل مجموعه مابين ١٥٠ إلى ١٦٠ طائرة، جميعها ـ حسب معرفة مخابرات الولايات المتحدة ـ تطير بواسطة طيارين متطوعين أجانب»(٣).

وهذه الروايات الإسرائيلية الرسمية وغير الرسمية يُكمل بعضها البعض فى حقيقة الأمر. فبينما تعطى رواية بن جوريون(٤) الرقم الإجمالى للقوة الجوية الإسرائيلية عند بدء المرحلة الثالثة من الحرب، فإن الروايات الأخرى توضح أعداد المتطوعين والمرتزقة الأجانب ضمن الرقم الإجمالى للقوة الجوية الإسرائيلية خلال تلك المرحلة من الحرب.

وعلى ذلك، فإنه يمكن القول ـ بشىء من التحفظ ـ إنه توفر للقوة الجوية الإسرائيلية خلال المرحلة الثالثة من الحرب حوالى ٤٣٧٧ فرد منهم حوالى ٧٠٠ فرد من المتطوعين والمرتزقة الأجانب الذين يمثلون معظم الأطقم الجوية وقيادات الوحدات وضباط الأركان على مستوى قيادة السلاح الجوى وقواعده بالإضافة إلى عدد من إخصائى الإصلاح والصيانة الفنية.

٣ - إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية الإسرائيلية:

فى الثانى والعشرين من يوليو ١٩٤٨، وصل «سيل مارجو» ـ المستشار الجوى الذى طلبه بن جوريون من جنوب أفريقيا فى الثالث والعشرين من مايو ـ إلى تل أبيب. وفور دراسته

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ١٥٧.

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ١١٥.

(٣) جرين، المرجع المشار إليه، ص ١٠٥. - أى أنه يتوفر لدى إسرائيل مابين ١٨٠ - ٢٠٠ طيار يشكلون الأطقم الجوية لتلك الطائرات خلاف من يعملون فى القيادة، وأعمال الأركان والخدمات الأرضية.

(٤) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ١، ص ٤٢٩.

لأوضاع السلاح الجوى الإسرائيلى، قدم لبن جوريون ـ بصفته وزير الدفاع ـ تقريراً عن أوجه القصور فى النواحى التنظيمية لذلك السلاح والتى تتلخص فيما يلى[1]:

القيادة:

الافتقار إلى وجود شخص له صلاحية تعيين مجلس الطيران، رؤساء العمليات والتدريب والصيانة وشئون المطارات والأفراد، فضلا عن تعيين قائد السلاح الجوى نفسه، هذا بالإضافة إلى حاجة السلاح الجوى الإسرائيلى إلى سياسة وإدارة أفضل.

الأفراد:

استدعاء المهاجرين بطريقة عشوائية، ووجود أفراد زائدين عن الحاجة، فضلاً عن أفراد سبق فشلهم فى مواقع أخرى. وبالرغم من انضباط المستويات العليا، فإن الإنضباط العسكرى كان مفقوداً فى المستويات الدنيا، الأمر الذى يحتاج إلى قيادة قوية.

التسليح:

عدم وجود سياسة واضحة لشراء الطائرات. فبالرغم من وجود طائرات صغيرة وطائرات كبيرة (قلاع طائرة)، فلا يوجد طائرات فيما بين هذين النوعين.

التعاون:

قصور التعاون والتنسيق بين الجيش والقوة الجوية، الأمر الذى أدى إلى تعرض الطائرات الإسرائيلية لإطلاق النيران عليها من القوات البرية الصديقه، الأمر الذى يستدعى ضرورة تمييزها ولقاء القائدين البرى والجوى لتنسيق التعاون.

الاستخدام:

استخدام القوة الجوية بشكل خاطىء، إذ يجب أن تكون المهمة الأولى للقوة الجوية الإسرائيلية هى تدمير قوات العدو الجوية، وبعد تحقيق تلك المهمة، فإنه يمكن استخدامها لمعاونة الجيش.

---

(١) نفس المرجع، ص ٤٢٩ – ٤٣٠.

ولعلاج أوجه القصور السابقة، قدم المستشار الجوى إلى بن جوريون مجموعة من التوصيات يمكن إيجازها فيما يلى(١):

(١) تحديد مهام القوة الجوية الإسرائيلية لتكون كما يلى:

(أ) تدمير قوات العدو الجوية.

(ب) تقديم المعاونة للجيش والبحرية.

(جـ) مهاجمة أهداف العدو الاسراتيجية لشل حركته عسكريا والحد من قدرته على استمرار القتال.

(د) تلبية مطالب النقل الجوي داخل البلاد وإلى الدول الأخرى.

(هـ) تدريب الصابرا (مواليد إسرائيل) لتطوير القوة الجوية مستقبلا.

(٢) الاستغناء عن منصب رئيس أركان السلاح الجوى، اكتفاءً بمنصب قائده الذى يجب أن يكون فى رتبة مماثلة لأعضاء هيئة الأركان العامة، وبرتبة واحدة أقل من رئيس هيئة الأركان العامة.

(٣) فصل السلاح الجوى عن الجيش.

(٤) تشكيل أسراب مقاتلة، بكل منها خمس عشرة طائرة خط أول وعشر طائرات أخرى كخط ثان (احتياطى)

(٥) تشكيل قيادة للقاذفات الثقيلة يتبعها ثمانى قلاع طائرة.

(٦) تشكل قيادة للنقل الجوى يتبعها خمس عشرة طائرة داكوتا أو ثمانى طائرات دى. سى ـ ٦.

(٧) أن تكون قوة السلاح الجوى الإسرائيلى خمسة آلاف فرد وقت الحرب، تنخفض إلى ألف فرد وقت السلم.

(١) نفس المرجع، ص ٤٣٠ – ٤٣١.

وقد وافق بن جوريون على مقترحات مستشاره الجوى بصفة عامة، إلا أنه رأى ضرورة التشاور مع هيئة الأركان العامة بخصوص فصل السلاح الجوى عن الجيش(١).

وخلال الشهور التالية، أصبحت تلك المقترحات دليل العمل لتطوير القوة الجوية الإسرائيلية، فعُين أهارون ريميز ـ رئيس أركان السلاح الجوى آنذاك ـ قائدا لذلك السلاح(٢)، كما تم إنشاء قيادة النقل الجوى وتشكيل أسراب المقاتلات الجديدة، على ضوء وصول أطقم الطيران والأطقم الفنية التى توافدت على إسرائيل والطائرات التى تم شراؤها(٣).

وبإعادة افتتاح قاعدة عكير الجوية وعودة مكونات القاعدة الجوية الإسرائيلية من تشيكوسلوفاكيا زادت طاقة الخدمات الفنية والأرضية للسلاح الجوى الإسرائيلى خلال تلك المرحلة (٤).

ومن بيانات المصادر الإسرائيلية والغربية الى سبق استعراضها، يمكن أن نستخلص أن القوة الجوية الإسرائيلية كانت ترتكز ـ قبل بداية العملية «يوآب» ـ على شبكة من القواعد الجوية والمطارات لاتقل عن أربعة من مطارات الدرجة الأولى، بالإضافة إلى مالا يقل عن أربع أراضى للهبوط. أما القوة القتالية فقد شُكلت فى مالا يقل عن أربعة أسراب مقاتلات ومقاتلات قاذفة، وسرب قاذفات وجناح نقل جوى من عدة أسراب نقل خفيف ومتوسط وثقيل.

وقد ساعد على تطوير القوة الجوية الإسرائيلية بهذه السرعة ما أولاها إياها بن جوريون من اهتمام، سواء بصفته رئيساً للوزراء أم وزيرا للدفاع، فضلا عن استعانته بمستشارين أكْفَاء، ونجاحه في حشد طاقات كافة المؤسسات اليهودية فى العالم لتوفير القوي البشرية والتمويل اللازمين للصراع المسلح فى فلسطين.

ثالثا: أثر السياسة المصرية على تطور بناء القوة الجوية فى المرحلة الثالثة من الحرب:

ا - دعم تسليح القوة الجوية المصرية:

فى التاسع عشر من أغسطس ١٩٤٨، عُرض على الفريق محمد حيدر ـ وزير الدفاع

(١) نفس المرجع، ص ٤٣١.

(٢) Luttwake and Horowitz, op. cit., p. 65.

(٣) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، ص ٦١٤ - ٦١٩.

المصرى ـ صورة التقرير الذى قدمه أمير اللواء الركن نور الدين محمود ـ نائب القائد العام للقوات العربية ورئيس أركان القوات العراقية ـ إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية، عن موقف الجيوش العربية حتى الرابع من أغسطس.

وفى هذا التقرير، أوضح نائب القائد العام «أن القوة الجوية الإسرائيلية آخذة بالازدياد بالعدد (بالأعداد) والأنواع الجيدة، ويحتمل أن يكون لها تأثير أكبر فى الحركات (العمليات) القادمة. إلا أن تأثيرها فى العمليات السابقة (المرحلة الثانية من الحرب) كان قليلا، إذ كانت الفائقية الجوية (التفوق الجوى) بجانبنا، فلم تتمكن من التدخل فى حركات (عمليات) الجيوش»(١).

وبعد أن استعرض نائب القائد العام موقف القوات العربية المختلفة، خلص إلى أن «حالة اليهود فى تحسن مستمر على مر الزمن من جهتى العدد والتسليح. وعلى العكس من ذلك، فإن حالة الجيوش العربية بصورة عامة أصبحت فى تناقص ولاسيما فى الذخيرة والسلاح والرجال. ولاشك أنه يصعب عليها الاستمرار فى القتال إذا بقيت على تلك الحالة ولم يتخذ المسئولون التدابير اللازمة لتوفير العتاد والسلاح والرجال لتقويتها وجعلها قادرة على الاستمرار وإحراز النصر الأخير على اليهود...» (٢).

ولعلاج القصور فى القوة الجوية العربية، طالب أمير اللواء نور الدين محمود بضرورة زيادة أسراب القاذفات والمقاتلات العاملة مع الجيوش العربية وتدعيم تسليح الطائرات (٣). وأكد نائب القائد العام فى نهاية تقريره، على أنه إذا رغِب فى استئناف القتال والحصول على نتيجة حاسمة وسريعة، فإنه من الضرورى توفير العتاد والأسلحة التي أوضحها فى تقريره، وحذر من التساهل أو التقاعس فى ذلك، فالجيوش العربية فى حالة تناقص مطَّرد من ناحية التسليح والذخيرة (٤).

وبالنسبة لمصر، فإن وزير دفاعها ـ فى الحقيقة ـ لم يكن فى حاجة إلى من يحثه ويحذره

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٣، ملف س ج / ٢٣ (الديوان العام) ج١، صورة تقرير أمير اللواء نور الدين محمود إلى الأمين العام لجامعة الدول العربية، ٤ أغسطس ١٩٤٨، ص ٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٥.

(٣) نفس المرجع، ص ٦.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

من مغبة ذلك التقاعس. فبعد أقل من أسبوع من بداية الهدنة الثانية، عقد الفريق حيدر مؤتمرا برئاسة الجيش حضره مديرو الأسلحة والإدارات المختلفة بالجيش، لبحث حالة القوات المصرية ومايمكن عمله لتدعيمها.

وبالنسبة للسلاح الجوى المصرى، كان العنوان المدرج فى أجندة ذلك المؤتمر بخصوصه هو، «بحث حالة الطيران وسد أى نقص فى السلاح وإمداده بكل مايلزم من طائرات وأسلحة وذخائر» (١).

وفى ذلك المؤتمر، أوضح مدير السلاح الجوى أنه «يوجد الآن ٤١ طائرة (مقاتلة ومقاتلة قاذفة)، منها ٣١ جاهزة، ١٠ تحت التجهيز» (٢) أما بالنسبة لقاذفات القنابل فقد تم شراء تسع طائرات «سترلنج» وصلت واحدة منها. «وهناك ستة (ست) طائرات «بوفيتر» وُجدت صالحة وسنجرى اللازم لإحضارها من انجلترا على أن تُستخدم فى الطيران الليلى(٣)». أما عن طائرات النقل ـ سواء المستخدم منها لقذف القنابل أو النقل الجوى ـ فقد أوضح مدير السلاح الجوى أنه يوجد ثمانى طائرات من طراز داكوتا منها أربع مستولى عليها (من الشركات المدنية المصرية) وجارى شراء أربع أخر. أما طائرات الكوماندو فلم يكن يوجد منها سوى طائرتين جاهزتين للعمل، بينما كان يجرى إعداد أربع طائرات أخر لأغراض النقل الجوى. وأكد مدير السلاح الجوى فى ذلك المؤتمر على الحاجة إلى قاذفات القنابل القادرة على العمل الليلى(٤). وقد انتهى المؤتمر بعد استعراض الموقف إلى «تشكيل لجنة بمعرفة مدير السلاح الجوى لفحص حالة السلاح الجوى ومواجهة مايتطلبه من طائرات وأسلحة وذخائر» (٥).

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ٢٤ يوليو ١٩٤٨، ص ٣ (مسلسل ٦٠).

(٢) نفس المرجع، ص ٤ . - كان عدد طائرات السلاح الجوى المصرى فى بداية الهدنة الثانية ٦٦ طائرة منها ٤١ مقاتلة ومقاتلة قاذفة (٣٨ سبيتفير ٥ . ٩ ـ ٢ لايسندر - ١ فيورى).

(٣) نفس المرجع، ص ٧ . - لم تصل طائرات البوفيتر إلى مصر، ويبدو أن إسرائيل سبقت مصر إلى شراءها.

(٤) نفس المرجع، ص ٦.

(٥) نفس المرجع، ص ٢.

ويفيد تقرير لجنة الاحتياجات ـ التى سبقت الإشارة إليها ـ أنها تعاقدت على شراء ثمان وثلاثين طائرة من طرازى «ماكى» و «فيات» من إيطاليا ، فضلا عن سبع طائرات برمائية من طراز «سى أوتر Sea Otter» لمراقبة السواحل(١).

وفى اجتماع وزير الدفاع بمديرى الأسلحة والإدارات فى السادس من سبتمبر ١٩٤٨، لاستعراض الموقف وماتم إعداده منذ المؤتمر السابق، أكد الوزير على عدم التراخى استنادا إلى الهدنة، وأنه «يجب أن نكون على أهبة الاستعداد فى كل وقت لاستئناف القتال، ولذلك، يجب على جميع الرؤساء أن يكونوا على علم تام باحتياجاتهم وكيفية الحصول عليها» (٢).

إلا أن وزير الدفاع المصرى ـ على عكس نظيره الإسرائيلى الذى وجه جهوده وطاقات دولته والمؤسسات اليهودية فى الخارج إلى قضية الحرب ـ كان ينظر إلى الحرب في فلسطين وعينه الأخرى على أمن النظام السياسى فى الداخل من ناحية، وعلاقة الجيش بقضية جلاء القوات البريطانية عن مصر من ناحية، أخرى. ففى اجتماع السادس من سبتمبر المشار إليه، شدد الوزير فى كلمته إلى مديرى الأسلحة والإدارات بقوله:

«إن ظرفنا لدقيق لأننا لانعمل فقط فى عمليات فلسطين، لكن يجب أن ننتهز الفرصة لإعداد الجيش لظروف أخرى حتى نواجهها ونحن على استعداد لها.

«وإن رأيى شخصياً (هو) الحصول على مايمكن الحصول عليه بغض النظر عن الثمن والتكاليف. وقد سبق ووضحت أن الموقف يتطلب العمل المتواصل حتى يتمشى مع الوعى القومى (للشعب) الذى أصبح شاخصا بأبصاره إلى الجيش...»(٣).

ويوضح تقدير موقف السلاح الجوى المصرى الذى قدم إلى وزير الحربية فى الثانى من أكتوبر ١٩٤٨، أن قوة الطائرات المقاتلة القديمة وصلت إلى سبع وأربعين طائرة منها ثلاثون صالحة، كانت موزعة مابين القوة الجوية التكتيكية بالجبهة والقوة الاحتياطية بالقاهرة (٤).

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٩٨، ملف وزارة الحربية والبحرية مكتب الوزير، تقرير عن أعمال لجنة احتياجات القوات المسلحة، ص ١٥. - زيدت صفقة طائرات الماكى والفيات بعد ذلك إلى ٢٤ طائرة من الطراز الأول، ١٩ طائره من الثانى.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر رئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ٨).

(٣) نفس المرجع، ص ٢ (مسلسل ٨٣).

(٤) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى من وجهة حرب فلسطين، أكتوبر ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ٣).

وأوضح تقدير الموقف أن «هذه الطائرات قد أصبح على حالة من القدم تستدعى تغذية الأسراب بأنواع جديدة من المقاتلات.. ومن المنتظر أن يصل إلى السلاح (الجوى) فى القريب العاجل عدد ٣٤ طائرة من طرازى «ماكى وفيات».

«أما طائرات القوة الجوية الاسراتيجية فتتكون حاليا من خمسة (خمس) داكوتا وثلاثة (ثلاث) كوماندو وخمسة (خمس) سترلنج، ٢ بيتشكرافت. وينتظر وصول أربعة (أربع) سترلنج أخرى وتسعة (تسع) هاليفاكس. كما ينتظر زيادة الطائرات الكوماندو إلى ستة (ست) فى القريب العاجل.

«أما طائرات النقل والمواصلات، وهى جزء مساعد للقوة الجوية التكتيكية بالميدان، فقد وصلت قوتها إلى ١٤ داكواتا، ١٠ كوماندو» (١).

إلا أن تقدير الموقف التالى للسلاح الجوى فى العاشر من أكتوبر ـ عشية العملية «يوآب» ـ يوضح سوء الحالة الفنية للطائرات التى يمكن اشتراكها فى العمليات كما يلى(٢):

٢٨	طائرة طراز سبيتفير٩ مقاتلة صالح منها	٢٠ طائرة.
٢١	طائرة طراز سبيتفيره مقاتلة صالح منها	٧ طائرة.
١	طائرة طراز فيورى مقاتلة صالح منها	١ طائرة.
٢	طائرة طراز بيتشكرافت نقل مجهزة كقاذفة صالح منها	٢ طائرة.
٦	طائرة طراز سترلنج قاذفة متوسطه صالح منها	٣ طائرة.
٦	طائرة طراز كوماندو نقل مجهزة كقاذفة صالح منها	٥ طائرة.
٣	طائرة طراز داكوتا نقل مجهزة كقاذفة صالح منها	٣ طائرة.

وهكذا نرى أن عدد الطائرات التى كان يمكن إشراكها فى العمليات لم تكن تزيد عن ٦٧ طائرة (كان ـ أكثر من ثلثها عاطلا) من إجمالى طائرات السلاح الجوى آنذاك والتى بلغ عددها تسعاً وتسعين طائرة كما توضحها يومية الحرب المرفقة بتقدير الموقف المشار إليه (الملحق ب).

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكوبر ١٩٤٨، ملحق ب، ٢ (مسلسل ٢٨).

وتوضح تلك اليومية للقوة الجوية المصرية، أن عدد طائرات القوة الجوية التكتيكية بمطار العريش عشية العملية «يوآب» لم يكن يزيد عن ثماني عشرة طائرة بيانها كما يلى(١):

١٤	طائرة	سبيتفير ٩	مقاتلة قاذفة	منها	١٢	صالحة.
٢	طائرة	سبيتفير ٥	مقاتلة	كلها		صالحة.
١	طائرة	لايسندر	استطلاع بالصور			صالحة.
١	طائرة	فيورى	مقاتلة			صالحة.

وما أن اندلع القتال خلال العملية «يوآب» حتى شدد مدير السلاح الجوى ـ أثناء المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى السابع عشر من أكتوبر ـ على حاجته إلى مقاتلات قاذفة جديدة، نظراً لأن السلاح الجوى لم يكن قد تسلم بعد أيًا من طائرات الصفقة الإيطالية (٢).

وما أن توقف القتال فى أعقاب العملية «يوآب»، حتى عقد وزير الدفاع مؤتمرا فى الأول من نوفمبر لبحث موقف الأسلحة والذخائر التى تحرج موقفها نتيجة للعملية السابقة. وفى ذلك المؤتمر تقرر ضرورة إصلاح أكبر عدد ممكن من، طائرات سبيتفير بحيث تكون قوة المقاتلات فى نهاية الشهر لاتقل عن خمسين طائرة من طرازات ماكى وفيات وسبيتفير، مع قيام لجنة الاحتياجات بتوفير محركات «ميرلنج» اللازمة للطراز الأخير(٣).

وعلى ضوء وصول الطائرات الإيطالية، بدأ تزويد القوة الجوية التكنيكية بها خلال شهر نوفمبر ١٩٤٨. ويوضح تقدير موقف تلك القوة ـ الذى قُدم إلى القائد العام للقوات المصرية بفلسطين فى الخامس والعشرين من نفس الشهر ـ أنه «من الصعب فى الوقت الحاضر تحديد عدد الطائرات التى تحت تصرف القوة الجوية فى الميدان، نظراً للتغيير الجارى فى الطائرات بين يوم وآخر. وذلك بالاستغناء عن القديم واستبداله بالحديث(٤)». وقد أجمل تقدير الموقف أعداد وأنواع تلك الطائرات فيما يلى:

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢، (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١٧ اكتوبر ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ٨٦).

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢. (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١ نوفمبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ١٠٢).

(٤) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقدير موقف القوة الجوية التكتيكية ٢٥ نوفمبر ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ١٣).

٩ طائرة سبيتفير ٩ تقادم العهد بها وينتظر سحبها من الميدان وجعلها قاصرة على أغراض التدريب.

٩ طائرة ماكى وصلت حديثا من ايطاليا وينتظر زيادة عددها، إلا أنه ينقصها العدد الكافى من أجهزة التشغيل (المقومات).

٣ طائرة فيورى وصلت حديثا من العراق وينقصها احتياطى من قطع الغيار والكاوتش وخراطيم التشغيل[١].

وطبقا لتقدير الموقف السابق، فقد كان «من المنتظر ـ فى مدة لاتزيد عن شهرين ـ أن يتم إعداد باقى طائرات الماكى وعددها ١٥ طائرة فضلا عن ١٩ طائرة من طراز فيات للعمل بالقوة الجوية التكتيكية بالميدان، على أن يكون نصفها بالخط الأول والنصف الآخر بالخط الثانى» [٢].

وخلص قائد القوة الجوية التكتيكية إلى أن «الطائرات الموجودة حالياً بالقوة الجوية مازالت قليلة العدد ومازال بها نوع (وهو سبيتفاير ماركة ٩) أثبتت العمليات الأخيرة عدم صلاحيته للقتال الجوى. ومازال هناك نقص فى بعض الأدوات الخاصة بالطائرات الجديدة لاسيما طائرات «فيورى»، المنتظر إجمالا زيادة مطردة فى هذه الطائرات واستكمالا لأوجه النقص، لتبلغ القوة أوجها بعد شهرين. ولكن مازالت الحاجة ماسة إلى تغذية القوة الجوية التكتيكية بالطائرات الحديثة من الخارج بصفة مستمرة سداً للخسائر بمختلف أنواعها. وعموما فطائراتنا مازالت أقل عدديا وفنيا من طائرات العدو حتى بعد هذه الزيادة» [٣].

وفى السادس من ديسمبر ١٩٤٨، أرسل اللواء فؤاد صادق ـ القائد العام الجديد للقوات

(١) عندما رفضت الحكومة العراقية الموافقة على معاهدة بورت سموث، فإن الحكومة البريطانية رفضت تزويد العراق بالقنابل والذخيرة اللازمة لطائرات الفيورى التى تم شراؤها من إنجلترا. ولما كانت مصر تملك هذه الذخائر فقد طلبت من العراق تسليمها هذه الطائرات للاستفادة بها بينما طلب العراق من مصر تسليم القنابل والذخائر. إلا أنه يبدو أن الحكومتين قد توصلتا إلى حل وسط، للخلاف حول لك الطائرات وذخائرها. حيث انضم على السلاح الجوى رف من تلك الطائرات اشترك فى العمليات التالية . - انظر الحوار بين النقراشى وفؤاد سراج الدين حول هذه الطائرات خلال الجلسة السرية لمجلس الشيوخ يوم ٣٠ نوفمبر ١٩٤٨. - محضر الجلسة السرية لمجلس الشيوخ يوم ٣٠ نوفمبر.

- شكيب، المرجع المشار إليه، ص ٢٧٥.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف رقم ١٠٨، تقدير موقف القوة الجوية التكتيكية ٢٥ نوفمبر ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ١٣).

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

المصرية بفلسطين ـ إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، يشكو من النقص الخطير فى الطائرات والطيارين والمطارات بالجبهة، موضحا أن طائرات سبيتفير التى كانت لاتزال فى الخدمة أصبحت غير صالحة لمواجهة طائرات العدو الجديدة فضلا عن عدم صلاحيتها عامة، وحتى العدد الموجود منها قليل لايذكر. كما أن الطائرات الجديدة لم يتم التدريب عليها بعد، والفنيون لم يؤهلوا لصيانتها [١].

وقد ردَّ مدير السلاح الجوى على الشكوى السابقة فى المؤتمر الذى عقده رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة فى التاسع عشر من ديسمبر بقوله:

«**الطائرات المقاتلة:** سُحبت طائرات سبيتفير من الميدان لتفوق طائرات العدو عليها، وشُكل لها سرب للتدريب ولحماية القاهرة. من الممكن تجهيز سرب من الطائرات المقاتلة الماكى والفيات فى الوقت الحالى (من) ١٦ طائرة. وممكن تجهيز السرب الثانى عندما تصل طائرات من إيطاليا، فيكون بذلك الحد الأقصى الممكن وتوفيره للميدان سربين (سربان) من المقاتلات (من) ٣٠ طيارة (طائرة) بضباطهم.

«**الطائرات قاذفات القنابل:** طائرات الاسترلنج وعددهم (وعددها) ٦ تعطل منها ٤ من كثرة التدريب عليها، والصالح ٢» [٢]. أما عن طائرات النقل المجهزة لقذف القنابل، فقد أوضح مدير السلاح الوجوى أن طائرات الداكوتا جاهزة، إلا أنها غير مسلحة بالمدافع للدفاع عن نفسها، ومن ثم، تحتاج إلى حراسة المقاتلات.

وتوضح يومية صلاحية طائرات السلاح الجوى الملكى المصرى فى الثانى والعشرين من ديسمبر، الحالة الفنية المتدنية لطائرات ذلك السلاح، عندما أشعل الإسرائيليون القتال مرة أخرى بالعملية «حوريب». فمن إجمالى طائرات السلاح الجوى التى بلغ عددها آنذاك ١١٣ طائرة، لم يكن صالح منها سوى ٥٥ طائرة أى مالا يزيد عن ٤٩٪ من تلك القوة [٣]. كما أن

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، برقية تليفونية من القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، ٦ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ٢٩.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١٩ ديسمبر ١٩٤٨، ص ١١.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٣٨، يوميات صلاحية الطائرات، ٢٢ ديسمبر ١٩٤٨.

طائرات القوة الجوية التكتيكية فى العريش البالغ عددها عشرين طائرة، لم يكن الصالح منها سوى ثمانى طائرات، أى لايزيد عن ٤٠٪ من تلك القوة الى كان بيانها كما يلى(١):

٨ طائرة سبيفير مارك٩ صالح منها ١ طائرة.

٢ طائرة فيورى صالح منها ١ طائرة.

١٠ طائرة ماكى صالح منها ٦ طائرة.

ولم تكن حالة طائرات القوة الجوية الاسراتيجية فى مطار ألماظة بأفضل كثيرا من سابقتها، فمن إجمالى طائراتها البالغ عددها تسع طائرات كان هناك فقط ست طائرات صالحة، أى مالا يزيد عن ٦٨٪ من تلك القوة التى كان بيانها كما يلى(٢):

٣ طائرة داكوتا (مجهزة لقذف القنابل) صالح ٣ طائرة.

٢ طائرة بيتشكرافت (مجهزة لقذف القنابل) صالح ٢ طائرة.

٤ طائرة ستيرلنج (قاذفة) صالح منها ١ طائرة.

وهكذا كان على القوة الجوية المصرية أن تخوض آخر معاركها فى تلك الحرب ـ خلال العملية حوريب. ـ وهى فى مرحلة تحول حرجة بين طائراتها القديمة ـ التى توقف أغلبها لحاجتها إلى محركات جديدة فضلا عن تخلفها عن طائرات العدو ـ وطائراتها الحديثة التى لم يكن قد تم استكمال التدريب عليها، وحاجة البعض منها إلى معدات وقطع غيار لم يكن قد تم توفيرها بعد.

كان ذلك موقف طائرات السلاح الجوى المصرى خلال المرحلة الثالثة والأخيرة من الحرب، أما بالنسبة لموقف الذخائر فيوضح محضر المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى الرابع والعشرين من يوليو ـ والذى سبقت الإشارة إليه ـ أن هناك عجزا فى ذخائر السلاح الجوى

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

من عيار ٢٠ مم ونصف بوصة. وقد كلف الوزير ممثل سلاح الحدود فى المؤتمر بإحضار هذه الذخائر من مخلفات الحرب العالمية الثانية فى الصحراء الغربية (١).

إلا أن محضر مؤتمر السادس من سبتمبر ـ الذى عقده الوزير لمتابعة ماتم إعداده منذ المؤتمر السابق ـ يوضح استمرار العجز فى ذخائر مدافع الطائرات من عيار ٢٠ مم ونصف بوصة، فضلا عن حاجة السلاح الجوى إلى قنابل من زنة ٥٠٠، ٢٥٠ رطل. وقد أوضح ممثل سلاح الحدود فى ذلك المؤتمر، أنه سلم إلى المهمات ٢٠١٧ قنبلة زنة ٢٥٠ رطل، ١٠٢٨ قنبلة زنة ٥٠٠ رطل، ٨٠ قنبلة زنة ٥٠٠ كجم، وأنه يتعهد بتوريد كمية من الذخائر عيار نصف بوصة (٢).

ويوضح تقدير موقف السلاح الجوى المصرى فى الأول من أكتوبر ١٩٤٨ أن موقف الذخائر يعتبر مطمئنا، ولكن لحرب قصيرة الأمد، «وذلك لعدم إمكان الحصول على تموين (إمداد) مستمر ولنضوب المصدر الذى نستورد منه حاليا، وهو ماوُجد متروكا من مخلفات بالصحراء الغربية، التى يجب زيادة الهمة فى الحصول على البقية (منها). وقد تم التعاقد أخيرا للحصول على كمية من القنابل والذخائر من إيطاليا» (٣).

ويشير تقدير الموقف التالى للسلاح الجوى فى العاشر من أكوبر ١٩٤٨ إلى تحسن موقف القنابل والذخائر بالسلاح الجوى عمًا كان عليه عند بدء الحرب. إلا أنه يجب أن نلاحظ، أنه من إجماى القنابل التى كانت موجودة وعددها ١٩٨٠٨ قنبلة من الأعيرة المختلفة، كان هناك ١٠٧٧٧ قنبلة، أى حوالى ٥٤٪ منها، لايمكن استخدامها لنقص بعض الأجزاء بها كالكبسولات والإبر الطرقية وزعانف الاتزان، والتى كان يجرى تصنيعها فى المصانع والورش الحكومية والأهلية. كما كان هناك عجز فى القنابل الثقيلة مثل ٥٠٠، ٢٥٠ كيلو جرام، حيث لم يزد المتوفر منها عن ٦١٤ قنبلة (٤).

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ ـ ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، مؤتمر برئاسة الجيش، ٢٤ يوليو ١٩٤٨، ص ٧ (مسلسل ٦٠).

(٢) نفس المرجع، مؤتمر برئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٧ (مسلسل ٧٨).

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف لسلاح الجوى، أكتوبر ١٩٤٨، ص ١ - ٢ (مسلسل ٣ - ٤).

(٤) نفس المرجع، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ملحق د. (مسلسل ٣٩).

ومن جملة الذخيرة المتوفرة والتى بلغ عددها ٥٢١١٦٢٥ طلقة، كان هناك عجز فى الذخيرة عيار نصف بوصة و ٢٠ مم. فلم تزد نسبة المتوفر من العيار الأول عن ١,٦٨٪ من إجمالى الذخيرة بينما كان العيار الثانى لايمثل إلا٥٣١,٢٪ منها، رغم أنهما يمثلان الذخيرة الأساسية لمدافع الطائرات [١].

وطبقا لتقدير موقف العاشر من أكتوبر، كانت الذخائر المتوفرة تكفى السلاح الجوى لمدة أربعة أسابيع، منها أسبوع بأقصى مجهود وثلاثة أسابيع بمجهود متوسط [٢]. إلا أنه ماكادت تنتهى العملية «يوآب» فى النصف الأخير من أكتوبر، حتي وصل الرصيد إلى الصفر فى بعض أصناف القنابل والذخائر الخاصة بطائرات السلاح الجوى المصرى. حيث يوضح محضر المؤتمر الذى عقده الوزير فى الأول من أكتوبر ــ لبحث موقف الأسلحة والذخيرة التى تحرج موقفها ــ مايلى[٣]:

(أ) الذخيرة عيار ٣٠٣ر من البوصة (عادة)، كان الرصيد صفراً والمطلوب مليون طلقة.

(ب) الذخيرة عيار نصف بوصة، كان الرصيد صفراً والمطلوب ربع مليون طلقة.

(جـ) الذخيرة عيار ٢٠ مم، كان الرصيد صفراً، والمطلوب نصف مليون طلقة.

(د) القنابل زنة ٢٥٠ كجم كان الرصيد صفراً والمطلوب ألف وخمسمائة قنبلة.

(هـ) القنابل زنة ١٠٠ كجم، كان الرصيد صفرا والمطلوب ست آلاف قنبلة.

وخلال المؤتمر المشار إليه، كُلف الوزير رئيس لجنة الاحتياجات بتدبير الذخائر والقنابل الناقصة حيث كان يعول على سد العجز فى هذه الأصناف من الصفقة الإيطالية، والتى كانت تشتمل على[٤]:

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، ملحق هـ (مسلسل ٤١).

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٣ (مسلسل ٩٩).

(٤) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ملحق٢ (مسلسل٣٩).

١٥٠٠	قنبلة شديدة الانفجار زنة	١٥٠	كجم.
٦٠٠٠٠	قنبلة شديدة الانفجار زنة	١٠٠	كجم.
٤٥٠,٠٠٠	طلقة عيار	١٢,٧	مم.
٢٠٠,٠٠٠	طلقة عيار	٧,٧	مم.

أما أعيرة الذخائر البريطانية فكان مصدرها الأساسى هو مخلفات الصحراء الغربية، بعد الحظر الذى فرضته بريطانيا على إمداد الدول المحاربة بأى أسلحة أو ذخائر تمشيا مع قرار مجلس الأمن بهذا الخصوص.

ولم يكن موقف وسائل السيطرة وأنظمة الإنذار الرادارية فى السلاح الجوى بأفضل حال من موقف الطائرات، وذخائرها ، إن لم يكن أسوأ منها. «فرغم محاولات السلاح (الجوى) المتكررة للحصول على وحدات رادار ثابتة ومتحركة للإنذار المبكر ضد الغارات الجوية، إلا أن السلاح لم يتمكن من ذلك فى السنوات الماضية بسبب عدم درج الاعتمادات اللازمة فى الميزانيات المتتالية» [(١)]. وعندما توفرت الاعتمادات اللازمة فى المرحلة الثانية من الحرب، فإن إعلان الحظر الدولى على توريد الأسلحة إلى فلسطين والدول المجاورة لها وقف فى سبيل حصول مصر على تلك المحطات الرادارية.

وتشير وثائق وزارة الدفاع إلى أن السلاح الجوى قد تعاقد مع شركة «ماركونى» فى منتصف عام ١٩٤٨، على شراء محطتى رادار طرازAMES 21 للسيطرة على المقاتلات. ورغم دفع ثمنها، إلا أن الشركة البائعة لم تستطع توريد هذا المحطات، لعدم استطاعها الحصول على رخصة تصدير من الحكومة البريطانية [(٢)].

وطبقا لمحضر المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى السادس من سبتمبر ١٩٤٨ فقد كان السلاح الجوى يحتاج إلى أجهزة رادار ثمنها حوالى« مليون جنيه» كان يُخشى ألا يمكن

(١) نفس المرجع ، تقدير موقف السلاح الجوى، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل٤).

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٢، ملف ٢٣ (١٤٧)، بيان العروض، المقدمة لبيع أسلحة وذخائر وأجهزة رادار، ملحق رقم ٣.

استيرادها من إنجلترا نظراً لقرار الحظر(١). إلا أن «السلاح الجوى قد تمكن رغم ذلك من الحصول على محطة واحدة على سبيل الإعارة من سلاح الطيرن البريطانى جعل مركزها مدينة الإسماعيلية، حى يمكنها تغطية معظم طرق اقتراب الطائرات الصهيونية الى الأراضى المصرية. وقد قام السلاح (الجوى) بإعداد وتدريب جميع الأفراد اللازمين لهذه المحطة من بين قواته.

«كما نجح أيضاً فى استعارة محطة صغيرة لتدريب أفراده. ويقوم السلاح (الجوى) باستعمالها، علاوة على ذلك، فى أعمال الإنذار عن مدينة القاهرة» (٢).

وطبقاً لما جاء فى تقدير موقف السلاح الجوى فى العاشر من أكتوبر، فإن الإنذار الجوى كان معدوما باستثناء مدينتى الإسماعيلية والقاهرة «وعليه فيمكن القول أن قاذفاته (قاذفات العدو) قد تصل إلى أغراضنا (أهدافنا الحيوية) فى الميدان أو فى الأراضى المصرية قبل أن تستعد لها المدفعية المضادة (للطائرات) أو طائرات القتال» (٣).

ويبدو أن وزارة الدفاع المصرية نجحت فى إثارة مخاوف السلطات السياسية البريطانية فى مصر من خطورة وصعوبة التمييز بين النشاط التدريبى لقاذفات القنابل البريطانية علي قصف القنابل فى منطقة السويس وتحركات القاذفات الإسرائيلية عبر القناة، فى غيبة أجهزة الإنذار الردارية للدفاع الجوى المصرى، خاصةً وأن المحطة الموجودة بالإسماعيلية لايمكنها أن تعمل أربعاً وعشرين ساعة يوميا دون توقف، فضلا عن وجود منطقة السويس خارج الكشف الرادارى لجهاز الإسماعيلية على الارتفاعات المنخفضة. وهو ماكان يهدد باشتباك المدفعية المصرية المضادة للطائرات بالسويس مع القاذفات البريطانية أثناء طيرانها التدريبى لقصف القنابل فى الميدان المخصص لذلك بمنطقة الشط(٤).

ومن ثم، أرسل السفير البريطانى فى مصر إلى وزارة الخارجية البريطانية يخطرها بأن

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٣٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، مؤتمر برئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٨ (مسلسل ٧٧).

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٢ - ٣ (مسلسل ٤ - ٥).

(٣) نفس المرجع، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٥ (مسلسل ٣١).

(٤) Air 20 / 6906, 125 / 9A, R. Campbell to Foreign Office, secret tel., No. 1668, 2. 12. 1948 .

«القوة الجوية اليهودية قد توسعت بشكل كبير وتزايد النشاط الجوى شرق وغرب القناة طبقاً لتقارير المراقبة بالنظر المصرية والأهداف المسجلة على شاشة الرادار الوحيدة التى حصل عليها المصريين فعلا على سبيل الإعارة من القوات الجوية الملكية (البريطانية)» (١).

«وبالرغم من التعاون الدقيق بين القوات الجوية الملكية (البريطانية) والمصريين، فقد ثبت استحالة تجنب المقاطعة المستمرة لاستخدام القوات الجوية الملكية (البريطانية) لميدان قصف القنابل بمنطقة الشط، نظرا لموقعه فى اتجاه الاقتراب الشرقى لمدينة السويس، وفى نطاق المنطقة المدافع عنها بالمدفعية» (٢).

«واقترحت القوات الجوية الملكية (البريطانية) استخدام ميدان قصف القنابل تبادلى فى منطقة الشلوفة شمال السويس وخارج المنطقة المدافع عنها بالمدفعية. إلا أن المصريين كان لهم اعتراض من ناحية السيطرة على التحركات الجوية، على أساس أنه بدون رادار فإن أفراد المراقبة الجوية (بالنظر) سيكونون غير قادرين على تمييز هوية أى طائرة تطير على ارتفاع عال ليلا غرب القناة، وهل هى طائرة بريطانية صديقة فى أحد تمارين قصف القنابل أو هى طائرة يهودية معادية فى طريقها إلي القاهرة أو مدينة مصرية أخري أو أى هدف آخر للهجوم، خاصة فى منطقة القناة كمعمل تكرير البترول فى السويس.

«وحتى يمكن استخدام ميدان الشلوفة المقترح والذى سيمنع مقاطعة تدريب الطيران الليلى للقوات الجوية الملكية، فإن القائد الجوى للبحر المتوسط والشرق الأوسط مستعد لتدبير جهازين (رادار) آخرين للإنذار المبكر من طراز 63 (الأمريكية الصنع) لإعارتها لمصريين» (٣).

وقد وافقت وزارة الخارجية البريطانية على إعارة جهازى الرادار لسلاح الجوى المصرى على أن يكون من الأجهزة البريطانية مع إخطار الوسيط الدولى بالنيابة (رالف بانش) بهذه الإعارة بمجرد انتهاء المفاوضات المتعلقة بها. وأكدت الخارجية البريطانية على أنه «يجب أن

---

(١) (انظر ملحق ٣٩) Idem.

(٢) Idem.

(٣) Idem.

يتضمن هذا الاتفاق ـ بطبيعة الحال ـ تأكيدا رسمياً من المصريين بأن الأجهزة سوف تستخدم فى منطقة «القناة فقط»(١).

إلا أن كل هذه الجهود لتدبير أجهزة رادارية ـ سواء للإنذار المبكر أو للسيطرة على المقاتلات لم تسفر عن شىء قبل بدء العملية «حوريب» ففى المؤتمر الذى عقده رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة فى التاسع عشر من ديسمبر لاستكمال مطالب القوات بالجبهة، أشار محضر الاجتماع إلى أن «الرادار ـ لم يصل بعد وعلى وشك الوصول» (٢).

وحتى نظام المراقبة الجوية بالنظر لم يكن قد تم إعداده بالنسبة للساحل الشمالى لسيناء، رغم الشكاوى المتعددة التى قدمها قائد مدفعية الفرقة بفلسطين (٣).

أما بالنسبة لوسائل السيطرة الإشارية، فقد رأينا فى الفصل السابق، القصور الذى كانت تعانى منه القوة الجوية فى المواصلات السلكية واللاسلكية خلال المرحلة الثانية من الحرب. ويوضح محضر المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى السادس من سبتمبر ١٩٤٨، أنه لازالت «حالة اللاسلكى بالسلاح (الجوى) غير مُرضية» (٤). كما يشير محضر المؤتمر الذي عقده رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة فى التاسع عشر من ديسمبر، أن كل ماتم إنجازه حتى ذلك التاريخ هو التصديق على مشروع المواصلات وبدء تنفيذه بواسطة مصلحة التليفونات وشحن أول دفعة من المهمات (٥).

(١) Air 20 / 6906. 125 / 9A, Foreign Office to Cairo, secet tel., No. 2020, 9.12.1948.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١٩ ديسمبر ١٩٤٨، ص ١١ (مسلسل ١٤٣).

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، قائد مدفعية الفرقة بفلسطين إلى أركان القوات بفلسطين، خطاب رقم م / ط / ٤٨، ٣٠ نوفمبر ١٩٤٨.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٨ (مسلسل ٧٧).

(٥) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضرمؤتمر برئاسة الجيش، ١٩ ديسمبر ١٩٤٨، ص ١٢(مسلسل ١٤٣).

٢ - تدعيم القوة البشرية للسلاح الجوى المصرى:

يشير تقدير موقف السلاح الجوى فى الأول من أكتوبر ١٩٤٨، إلى أن ذلك السلاح «قد عمل منذ وضعت الحرب (العالمية الثانية) أوزارها على تعزيز قواته وطلب الاعتمادات اللازمة لذلك. ولكن نظراً لسياسة الدولة وقتئذ، التي كانت تقضى بضغط المصروفات، لم يتمكن السلاح الجوي من الحصول على الاعتمادات (المالية المطلوبة)، مما عاق التوسع فى المدارس لتخريج الفنيين اللازمين لمقابلة التوسع الذى استدعته العمليات الحربية»(١).

ويوضح تقدير الموقف السابق، أن إجمالى قوة السلاح الجوى من الضباط وضباط الصف والجنود وصلت فى الأول من أكتوبر إلى مايلى(٢):

١٨٤ ضابطا طيارا بالإضافة إلى ٢٢ طيارا تحت التدريب بمدرسة تدريب الطيران.

٢٦ ضابطا فنيا (لاسلكى - تصوير - تسليح).

١٢١٦ ضابط صف وجندى فنى بالإضافة إلى ٣٨٨ طالبا لازالوا فى مدارس السلاح الفنية المختلفة.

٢١١١ ضابط صف وعسكرى نظامى.

أى أن إجمالى القوة البشرية فى السلاح الجوى كانت أول أكتوبر عبارة عن ٢٣٢ ضابطا من كافة التخصصات (بما فى ذلك من كانوا تحت التدريب بمدرسة الطيران) بالإضافة إلى ٣٧١٥ من ضباط الصف والجنود من كافة التخصصات الفنية والنظامية (بما فى ذلك طلبة المدارس الفنية).

ومن هذه الأرقام، يمكن أن نستخلص أن كل ماطرأ على القوة البشرية فى السلاح الجوى من زيادة ـ منذ تدخل الجيوش العربية فى شهر مايو وحتي شهر أكتوبر ـ هو ٢٩ ضابطا و٧٢٨ من ضباط الصف والجنود (كان أغلبهم نظاميين). بينما بلغت جملة هذه الزيادة منذ شهر مايو وحتى شهر ديسمبر عشية العملية «حوريب» ٥٢ ضابطاً و ١٨٣٢ من ضباط

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨م ملف ٢١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ٤).

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

الصف والجنود[١]. وهى زيادة ضئيلة إذا ماقورنت بالزيادة التى طرأت على السلاح الجوى الإسرائيلى فى نفس الفترة والتى بلغ ٣٣٧٧ ضابطا وضابط صف وجندى [٢].

وعلى ذلك، لم يكن غريبا تلك الشكوي المستمرة التى تنطق بها الوثائق المصرية من استمرار العجز فى الطيارين والفنيين. ففى المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى السادس من سبتمبر ١٩٤٨، أكد مدير السلاح الجوى على أن «السلاح (الجوى) فى حاجة إلى طيارين»[٣]. وقد وافق الوزير فى ذلك المؤتمر على اقتراح سكرتيره الفنى لشئون الطيران، بالاستفادة بخدمات مدرسة شركة مصر للطيران ومدرسة الشركة الأهلية للخدمات الجوية لكى يقوما بتعليم العدد المطلوب من الطلبة، على أن يُعين لكل منهما قائد وكبير معلمين وأركان حرب من السلاح الجوى. وكُلفت إدارة السلاح الجوى بالاتصال بالشركتين فى هذا الشأن وتقديم مشروع لتكليف الطيارين المدنيين الذين سيقع عليهم اختيار السلاح الجوى[٤].

إلا أن هذا الحل لم يكن مرضياً بالنسبة لإدارة السلاح الجوى، ففى تقدير موقف الأول من أكتوبر أكد مدير السلاح الجوى على أنه «لابد من فتح كلية الطيران فوراً، والتوسع فى جميع مدارس السلاح الجوي الفنية، حتى يمكن إعداد الطيارين الفنيين اللازمين لمقابلة التوسع الذى يقتضيه الدفاع الجوى عن القطر المصرى، لما يستغرقه إعدادهم من وقت طويل يزيد كثيرا عمّا يستلزم لإحضار الطائرات والعتاد[٥].

ويوضح قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان ـ مدير مدرسة الطيران آنذاك ـ أن تلك المدرسة كانت شبه متوقفة فى ذلك الوقت، لعدم وجود الطائرات الصالحة للتدريب من ناحية، وسحب العديد من المدرسين للعمل فى الأسراب المشتركة فى العمليات من ناحية أخرى. مما

(١) انظر الفرق بين قوة السلاح الجوى فى شهور مايو وأكتوبر وديسمبر بجداول القوة العددية لأفراد القوات المسلحة. - المتحف الحربى، ملف ١٠٠٣، شهور مايو وأكتوبر وديسمبر ١٩٤٨.

(٢) انظر الفرق بين رقمى سلوتسكى وبن جوريون. - سلوتسكى المرجع المشار إليه، ص ٤٠١.

بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصي، ج ٢، ص ١٥٥.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، مؤتمر برئاسة الجيش، ٦ سبتمبر ١٩٤٨، ص ٨ (مسلسل ٧٧).

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

(٥) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ٤).

اضطر إدارة السلاح الجوى إلى الأخذ بفكرة تكليف بعض مدرسى الطيران بمدرسة مصر للطيران للعمل بمدرسة الطيران العالى فى السلاح الجوى، والتى أُطلق عليها اسم كلية الطيران بعد تطوير مناهجها بما يتمشى مع اتجاهات التوسع فى السلاح الجوى(١).

إلا أنه حتى الخامس والعشرين من نوفمبر ١٩٤٨، لم يكن هناك أية ثمار لتلك الجهود التى جاءت متأخرة كثيرا عن موعدها. حيث يشير تقدير موقف القوة الجوية التكتيكية فى ذلك التاريخ إلى أنه «يعمل بالقوة الجوية حاليا حوالى ١٥ طيارا قد أُنهك أغلبهم فى العمليات الجوية من ابتداء القتال حتى الآن.

«والحاجة قد أصبحت ماسة لاستبدالهم بغيرهم. ولقد لمست إدارة العمليات الجوية هذه الحالة وشرعت أخيرا فى عملية التغيير. الأمر الذى استلزم تدريب عدد من الطيارين القدماء الذين لم يسبق لهم الاشتراك فى العمليات تدريبا متواصلا، بالإضافة إلى إعداد طيارين جُدُدُ وتدريبهم تدريبا عنيفا على ضوء الدروس المستفادة من هذه الحرب. ويُنتظر أن يتم تدريب ١٣ طيارا جُددا لكى ينضموا على القوة الجوية فى أول الشهر القادم (ديسمبر) يليهم ١٥ طيارا بعد ١٥ يوما، ثم ١٥ طيارا آخرون بعد ١٥ يوماً أيضاً. وبذا يصبح بالقوة الجوية بعد انقضاء شهر ٢٠ طيارا فى الخط الأول مستكملين كل أسباب الراحة، ٢٠ آخرون بالخط الثانى، بخلاف الخط الثالث الذى سوف يشمل الطيارين المرهقين فى خدمة الميدان حاليا مع من تم شفاؤهم من إصاباتهم بالميدان والمتخرجين من مراكز التدريب المختلفة» (٢).

أما بالنسبة للفنيين فقد أشار تقدير الموقف السابق إلى أن القوة الجوية كانت تعانى طوال الفترة السابقة عجزاً فى مختلف حرفهم. «وأنه لولا ماتكبدته تلك القوة من خسائر فى الطائرات، ومابذلته رئاسة السلاح الجوى من جهود فى سد بعض هذا النقص على حساب المطارات الأخرى خارج الميدان، لما أمكن لهذه القوة مواصلة الأعمال بهذا المجهود الجبار»(٣). إلا أنه مع استبدال طائرات سبيتفير بطرازى، ماكى وفيورى الجديدين، فإنه كان من الضرورى

(١) حديث شخصى مع قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان، ١١ فبراير ١٩٨٩.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقدير موقف القوة الجوية التكتيكية، ٢٥ نوفمبر ١٩٤٨، ص ٢ (مسلسل ١٤).

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

تدريب هؤلاء الفنيين مع غيرهم على الطرازات الجديدة من الطائرات. «كما سوف يتطلب الأمر زيادة عددهم تبعاً لزيادة الطائرات، مما سوف يستغرق بعض الوقت فى تدريبهم، والكثير من الوقت فى تخريج غيرهم من المدارس الفنية» (١).

وخلص قائد القوة الجوية التكتيكية ـ فى تقديره السابق للموقف ـ إلا أنه «لايمكن استيفاء حاجة القوة الجوية التكتيكية بالميدان من الميكانيكيين بدرجة معقولة قبل مُضى شهر على الأقل. وهى الفترة التى سوف يستغرقها إعداداهم لتفهم أنواع الطائرات الجديدة. كما سيكون من الصعب على رئاسة السلاح (الجوى) سد النقص فيهم بالكامل لأمد طويل نظراً لزيادة عدد طائرات السلاح الجوى عموما والقوة الجوية التكتيكية خصوصا، لدرجة لا تتناسب مع سرعة تخريج ميكانيكيين جُدد. وسيتبع ذلك أن يكون المجهود الجوى محدودا حتى يزيد عدد الميكانيكيين المدربين زيادة كبيرة (٢).

وهكذا قُدر للقوة الجوية المصرية أن تخوض القتال ـ مرة أخري ـ قبل أن يستكمل طياروها وفنيوها تدريبهم على طائراتهم الجديدة على عكس القوة الجوية الإسرائيلية، التى جُلب لها الطيارون والفنيون المدربون من كافة أنحاء الأرض، بل وتدريبهم على الطائرات التي سيعملون عليها، حتى قبل أن تصل تلك الطائرات إلى إسرائيل.

٣ - إعادة تنظيم وتشكيل القوة الجوية المصرية:

يشير تقدير موقف السلاح الجوى فى الأول من أكتوبر ١٩٤٨ ـ والذى سبقت الإشارة إليه ـ إلى أنه نظراً لعدم الالتزام الإسرائيلى بشروط الهدنة، فقد قدرت قيادة السلاح الجوي المصرى احتمال اضطرارها لخوض القتال مرة أخرى قبل أن تستكمل تنفيذ برامج تعزيز قواتها. وقبلت تلك القيادة بأن يتم تعزيز قواتها أثناء القتال الذى قد يُفرض عليها قبل تنفيذ برامجها. إلا أنه نتيجة لتعزيز القوة الجوية الإسرائيلية فقد رأت أنه «وقد تغيرت ظروف العدو (الجوية) فقد وجب تعزيز القوة الجوية (المصرية) وإعادة تنظيمها بما يناسب حالة العدو الحالية والمنتظرة أن يكون (عليها) فى المستقبل القريب» (٣).

---

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ص ٥. (مسلسل ٧).

وخلص تقدير الموقف السابق إلى ضرورة إعادة تنظيم القوة على مرحلتين:

مرحلة عاجلة، يُعاد فيها تشكيل القوة الجوية الموجودة والمتعاقد عليها، بما يسمح بتركيز جهود القوة الجوية المصرية لتوجيه ضربات مؤثرة لحرمان العدو من قوته الجوية التى تم إعدادها خلال الشهور السابقة، ومرحلة تالية، لتدعيم القوة الجوية، بما يسمح بالمحافظة على استمرار السيطرة الجوية المكتسبة واستكمال الدفاع الجوى عن الدولة (١).

وبالنسبة للمرحلة العاجلة، كان مُقدرا تشكيل القوة الجوية المصرية كما يلى(٢):

القوة الجوية التكتيكية بالميدان: (٩٠ طائرة).

١ - سرب مقاتلات	٢٠ طائرة سبيتفير.
١ سرب مقاتلات قاذفه	٢٠ طائرة فيات (عند وصولها) وطائرة فيورى.
١ سرب مقاتلا قاذفه	٢٤ طائره ماكى (عند وصولها).
	٦ طائرة سبيتفير.
١ سرب استطلاع بالصور	٢ طائرة لايسندر.
	٢ طائرة دف.
١ رف قاذفات خفيفة	٢ طائرة بيتشكرافت.
١ سرب مواصلات	١٤ طائرة داكوتا (عند استكمالها).

وتتمركز هذه القوة باستثناء سرب المواصلات فى المطارات الأمامية عند استكمالها. أما سرب المواصلات، فيعمل مابين القاعدة والمطارات الأمامية. وواجب هذه القوة تقديم المعاونة الجوية المباشرة للقوات بالميدان.

(١) نفس المرجع، ص ١٢ - ١٥ (مسلسل ١٤ - ١٧).

(٢) نفس المرجع، ص ١٢ - ١٣ (مسلسل ١٤ - ١٥).

القوة الجوية الاسراتيجية: (٣٤ طائرة):

١ سرب قاذفات ثقيلة ٩ طائرة ستيرلنج (عند وصولها).

١ سرب قاذفات ثقيلة ٩ طائرة هاليفاكس (عند وصولها).

١ سرب قاذفات ثقيلة ٦ طائرة كوماندو (بعد استكمال تجهيزها).

١ سرب نقل / قاذفات ١٠ طائرة كوماندو (بعد استكمال تجهيزها).

وتتمركز هذه القوة بالمطارات الخلفية وواجبها تقديم المعاونة غير المباشرة للقوات بالميدان.

قوة الدفاع الجوى الثابت (دفاع جوى الدولة): (٢٠ طائرة):

١ سرب مقاتلات ٢٠ طائرة سبيتفير.

نصفه للدفاع عن القاهرة وماحولها والنصف الآخر للدفاع عن الإسكندرية وماحولها.

أما المرحلة التالية، فكانت فى معظمها لاتخرج كثيراً عما جاء فى المشروع الذى قُدم إلى رئيس أركان حرب الجيش فى أبريل عام ١٩٤٧، والذى تم استعراضه فى الفصل الثالث من هذا البحث، مع بعض الإضافات والتى تتلخص فيما يلى[١]:

(١) تحديد طرازات «الڤامبير والمتيور» لأسراب المقاتلات، و «الهورنيت والفيورى» للقاذفات الخفيفة والاستطلاع، بالإضافة إلى «الأوتر» لسرب الانقاذ و «الداكوتا والكوماندو» لأسراب النقل والمواصلات.

(٢) إضافة سرب إنقاذ مجهز بطائرات «أوتر» على القوة الجوية الساحلية.

(٣) إضافة نظام للإنذار والتوجيه الرادارى للدفاع الجوى الثابت «دفاع جوي الدولة» والذى قُدر تشكيله من العناصر التالية [٢]:

(١) نفس المرجع، ص ١٤ - ١٥ وملحق ج (مسلسل ١٦ - ٢٢).

(٢) نفس المرجع، ملحق ج (مسلسل ٢١ - ٢٢).

(أ) شبكة الرادار الأرضية وتتكون من:

(*) خمس وحدات رادارية بكل منها ثلاثة أجهزة (AMES. 13, 14, 21)

(*) لاثة وحدات رادارية متنقلة على عربات.

(أ) سربين من المقاتلات الليلية من طراز بوفيتر أو موسكيتو مجهزة بالرادار.

(ب) نظام مواصلات سلكى ولاسلكى لربط مراكز الرادار وغرف العمليات.

(جـ) أجهزة الاتصال اللاسلكى مع الطائرات وأجهزة التعارف بين الأرض والجو.

وقدرت تكاليف المرحلة الثانية من تعزيز القوة الجوية بخمسة وعشرين مليونا من الجنيهات، منها تسعة عشر مليونا مصاريف إنشائية غير متكررة وستة ملايين مصاريف سنوية متكررة. كما أوصت إدارة العمليات الجوية بتنفيذ تلك المرحلة خلال ثلاث سنوات وبذلك تُوزع التكاليف سنويا كما يلى[(١)]:

الإجمالى السنوى	٨,٣٣٣,٣٣٠	جنيها مصريا.
منها	٦,٣٣٣,٣٣٠	مصاريف إنشائية.
و	٢,٠٠٠,٠٠٠	مصاريف متكرره.

٤ - تجهيز مسرح العمليات:

إنشاء وتجهيز المطارات:

رأينا فى الفصل السابق أنه لم يكن هناك فى سيناء أى قواعد جوية أو مطارات لتأمين تمركز وأعمال قتال القوة الجوية المصرية سوى أرض هبوط العريش، والذى سُمِّت مطاراً تجاوزاً، حيث كانت فى حاجة إلى إصلاحات كثيرة حتى تفى بهذا الغرض. فعمل السلاح الجوى جاهداً على إعداد ممرات للهبوط بها وتجهيزها كقاعدة أساسية لأعمال قتال السلاح الجوى فى فلسطين.

(١) نفس المرجع، ص ١٥ (مسلسل ١٧).

ونتيجة لتقدم خط الجبهة المصرية خلال المرحلة الثانية من الحرب شمالاً حتى خط أسدد ـ الخليل، فقد طالبت كل من قيادتى السلاح الجوى المصرى والقوة الجوية التكتيكية بتجهيز مطارات متقدمة كمطارى رفح وغزة حتى تعطى لطائرات القوة الجوية التكتيكية مدى عمل أطول وفترة بقاء أكثر فى مناطق عملها. إلا أنه حتى بداية المرحلة الثالثة من الحرب، لم يكن قد تم إعداد أية مطارات أخرى سواء فى سيناء أو بداخل الأراضى الفلسطينية، لتأمين انتشار طائرات القوة الجوية وتوفير مدى عمل أطول لها.

ومع تزايد طائرات القوة الجوية فى نهاية المرحلة الثانية من الحرب، بدأ مدير السلاح الجوى يطالب بمطارات أخرى لانتشار طائراته المكدسة فى مطارى ألماظة وحلوان. ففى المؤتمر الذى عقده وزير الدفاع فى الرابع والعشرين من يوليو، طالب مدير السلاح الجوى بإعداد أرض هبوط بلبيس ومطار غرب القاهرة لتمركز القوة الجوية المصرية. وقد صدّق وزير الدفاع على البدء فوراً فى إعداد المطارين لاستخدام والقوة الجوية. إلا أن مدير المهندسين والأشغال العسكرية أوضح أنه يمكن تنفيذ ذلك بالنسبة لمطار غرب القاهرة، أما مطار بلبيس فكان إعداده يحتاج إلى فترة طويلة، «لأنه يحتاج إلى مناقصة لإقامة المبانى المطلوبة» (١).

ولما كانت أرض هبوط بلبيس أفضل للسلاح الجوى لقربها النسبىّ من منطقة العمليات فى فلسطين ومناطق الإعاشة، فقد تقرر البدء فى إعداد أرض وممرات هذا المطار، على أن تُقام المبانى اللازمة له فيما بعد(٢).

إلا أنه حتى الأول من أكتوبر، لم يكن هناك أى من المطارات وأراضى الهبوط المتقدمة قد تم إعداداها بعد. كما يوضح تقدير موقف السلاح الجوى فى ذلك التاريخ، أنه قد تم استبعاد مطار غزه لسيطرة نيران المستوطنات الإسرائيلية القريبة على ممراته «ولذا فالعمل جارٍ لإعداد مطار برفح وأرض نزول أخرى بالنقطة ٢٣٥ الواقعة ١٥ كم جنوب العريش(٣). أما المطارات

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ – ١٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، مؤتمر برئاسة الجيش، ٢٤ يوليو ١٩٤٨، ص ٧.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقدير موقف السلاح الجوى، ١ أكتوبر ١٩٤٨ ص ٦ (مسلسل ٨).

اللازمة لعمل القوة الجوية الاستراتيجية ومقاتلات الدفاع الجوى عن الدولة، فيوضح تقدير الموقف السابق أنها «متوفرة غير أن بعضها يحتاج إلى إصلاحات بسيطة فى ممراتها، وكذا تجهيزها بالإضاءة الليلية، حتى يمكن استعمالها لقاذفات القنابل والمقاتلات الليلية دون الالتجاء إلى استعمال المطارات المدنية، حتى لاتتأثر سرية العمليات ، والعمل جارٍ فى إصلاح بعضها»[1].

وعندما بدأت القوات الإسرائيلية هجومها على الجبهة المصرية فى الخامس عشر من أكتوبر ـ خلال العملية «يوآب» ـ لم يكن قد تم تجهيز أىٍّ من مطار رفح أو أرض الهبوط الأخرى جنوب العريش. حيث يوضح التقرير الذى قدمه اللواء المواوى عن حالة القوات المحاربة بفلسطين حتى بدء سريان الهدنة الثالثة على الجبهة المصرية فى الساعة الثانية من بعدِ ظهر الثانى والعشرين من أكتوبر، «أنه لايوجد سوى مطار واحد غير مجهز للطيران ليلا، وقد تعرض هذا المطار لتركيز غارات العدو، فأتلف (فأتلفت) أرضه ودمر (ودمرت) عدة طائرات، فقلل ذلك من سيطرته على الجو» [2].

إلا أن المؤتمر الذى عقده الفريق عثمان المهدى مع مديرى الإدارات والأسلحة فى اليوم نفسه الذى قُدم فيه التقرير السابق يشير إلى أنه قد تم تجهيز أرض نزول أخرى غير مطار العريش[3]، وزُودت بالمدفعية المضادة للطائرات، وأنه كان يجرى استخدامها آنذاك بواسطة السلاح الجوى. كما كان العمل يجرى لإنشاء دشم لوقاية الطائرات بكل من مطار العريش وأرض النزول المشار إليها، بالإضافة إلى المطارات الخلفية. وحتى ذلك الوقت كان قد تم عمل ست دشم[4].

ويبدو من تعارض بيانات هاتين الوثيقتين، أن الإدارات المعنية بوزارة الدفاع، قد سارعت لاستكمال إعداد أرض الهبوط جنوب العريش وتزويدها بالمعدات والمدفعية المضادة للطائرات، عندما تفجر القتال مرة أخرى خلال العملية «يوآب». إلا أنه نظراً لعدم استكمال تلك

---

(١) نفس المرجع، ص ٧ (مسلسل ٩).

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ٢٦ ج ٤، تقرير قائد عام القوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش رقم ١ / س ج / ٧ / ٤ / (٢٩٤٢) ٢٣ أكتوبر ١٩٤٨.

(٣) الأرجح أنها أرض هبوط بيرلحفن ١٥ كم جنوب العريش والتى عرفت بالمطار ١٥.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ٢٣ نوفمبر ١٩٤٨، ص ٣ (مسلسل ٩٥).

التجهيزات خلال العملية، فلم تنتقل طائرات القوة الجوية إلى أرض الهبوط المذكورة. ومع سريان الهدنة ظُهْرَ الثانى والعشرين من أكتوبر ووصول ممر الهبوط بأرض النزول الجديدة إلى درجة تسمح بهبوط الطائرات فيها، انتقلت إليها طائرات القوة الجوية التكتيكية قبل استكمال تجهيزات تلك الأرض، حتى تسمح بإصلاح مطار العريش بطريقة سليمة بعد تعرضه للقصف الجوى عدة مرات خلال العملية «يوآب».

وربما يدعم هذا التفسير، ماجاء بخطاب قائد القوة الجوية التكتيكية إلى قيادة القوات المصرية بفلسطين فى السادس والعشرين من نوفمبر، والذى يشير فيه إلى أن انتقال طائراته إلى أرض الهبوط ١٥ كم جنوب العريش (المطار رقم ١٥)، كان للسماح بإعادة إصلاح مطار العريش وممراته بطريقة سليمة دون توقف القوة الجوية، نظراً لأن الإصلاح الذى أجرته الأشغال العسكرية أثناء القتال تم بطريقة خاطئة، تسببت عنها عدة حوادث للطائرات. وأنه كان مُقدراً عودة جزءٍ من طائرات القوة الجوية التكتيكية إلى مطار العريش بعد إتمام إصلاحه لتعمل القوة الجوية من المطارين. إلا أن الأمطار التى هطلت بغزارة ليلة ٢١ / ٢٢ نوفمبر أفسدت أرض المطار رقم ١٥ غير المرصوفة، مما تعذر معه انتقال الطائرات إلى العريش إلى أن تم إصلاح عاجل لمر الإقلاع بالمطار الأول(١).

ويشير تقدير موقف قائد القوة الجوية التكتيكية فى الخامس والعشرين من نوفمبر إلى أنه يتوفر للقوة الجوية بالميدان مطاران فى ذلك الوقت «أحداهما وهو نمرة (١٥) لم يعد يصلح للاستعمال بالنسبة لحلول فصل الشتاء حيث بدأ موسم الأمطار، وقد اتُّخذت الإجراءات نحو إعداد ممرات (ممراته) وطرقه بالسلك والأسفلت، ولكن لاينتظر الانتهاء من إعداده تماما قبل انقضاء شهر. وعليه، فحتى انتهاء هذه المدة لن يكون هناك تحت تصرف القوة الجوية (التكتيكية) سوى مطار واحد فقط. وهذه حالة فى منتهى الخطورة سبق أن لفتنا النظر إليها فى أكثر من تقرير، كماً لفتنا النظر إلى بُطءِ الأعمال الجارية نتيجة لبطء الإجراءات الحكومية وتشعبها، الأمر الذى لايستقيم مع أوضاع الميدان وماتتطلبه من سرعة البت والتنفيذ»(٢).

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، قائد القوة الجوية التكتيكية إلى قيادة القوات المصرية بفلسطين، خطاب رقم ٢ / ١٤ / ٤٨، ٢٦ نوفمبر ١٩٤٨.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٠٨، تقدير موقف قائد القوة الجوية التكتيكية ٢٥ نوفمبر، ١٩٤٨، ص ١ (مسلسل ١٣).

وأضاف قائد القوة الجوية التكتيكية، أنه قد تم اختيار موقع لمطار آخر برفح، وتمت الموافقة على إنشائه، إلا أنه لايعلم متى يتم ذلك. كما أشار إلى أن قيادة السلاح الجوى كانت تقوم آنذاك باستطلاع أراض أخرى بالميدان لإعدادها كمطارات، إلا أن ذلك الإعداد لايُنتظر إتمامه قبل مُضى وقت طويل(١).

وخلص قائد القوة الجوية التكتيكية من تقديره للموقف، إلى أنه«ستظل القوة الجوية التكتيكية محرومة من حرية الحركة ومعرضه للخسائر الفادحة بسبب الهجوم الجوى المعادى لمدة لاتقل عن شهر حتى تتمكن من امتلاك مطار آخر. ولكنها حتى (مع) امتلاكها هذا المطار الثانى وزيادة طائراتها المنتظرة ستظل فى موقف لايمنحها درجة كافية من الأمان أو الحرية. ولازالت الحاجة مُلحَّة لاستعمال مطارات متعددة تكفل لها الحماية الأرضية اللازمة ضد الغارات الجوية ليلا ونهارا» (٢).

وفى برقيته إلى رئيس أركان حرب الجيش فى السادس من ديسمبر ١٩٤٨، طلب القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إخطار وزير الدفاع بخطورة موقف القوة الجوية التكتيكية بالجبهة، والتى لايتوفر لها آنذاك سوى مطارٍ واحدٍ صالح ليس به أى ممرات عرضية (٣).

وفى الوقت الذى كان فيه كل من القائد العام بفلسطين وقائد القوة الجوية التكتيكية يحذران من افتقار القوة الجوية بالميدان إلى المطارات اللازمة، كان هناك لجنة من السلاح الجوى وإدارة المهندسين والأشغال العسكرية تقوم باستطلاع الأراضى التى يمكن الاستفادة بها وتجهيزها كمطارات أو أراضى هبوط للقوة الجوية فى سيناء.

ويشير تقرير استطلاع تلك اللجنة إلى أنها وجدت أربع مناطق يمكن الاستفادة منها، إلا أنها تحتاج جميعها إلى إعداد وتجهيز بدرجات متفاوتة، فضلا عن حاجتها جميعاً إلى المرافق وترتيبات الإعاشة. وكان أفضل هذه المناطق من الناحية الهندسية، هى أرض هبوط القوات البريطانية رقم ٢٢٤ فى منطقة بير الحمة على طريق الإسماعيلية ــ العريش وعلى مسافة ١٤٤

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، ص ٢ (مسلسل ١٤).

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية تليفونية، ٦ ديسمبر، ص ١ (مسلسل ٢٩).

كم شرق الإسماعيلية. وكان بهذه الأرض ممران طول أحدهما ١٣٠٠ متر والآخر ١٨٠٠ متر، وأرضهما صلبة وممهدة ويمكن استخدامها خلال الشتاء، ولاتحتاج إلا إلى أسبوع لإصلاحها، إلا أنه كان يَعيبها بُعدُها عن أقرب نقطة مياه فى أبى عجيلة بمسافة ٥٠ كم(١).

إلا أنه حتى التاسع عشر من ديسمبر ـ عشية العملية «حوريب»، لم يكن قد تم استكمال إعداد أىٍّ من أراضى الهبوط الجديدة، الأمر الذى دفع مدير السلاح الجوى ـ خلال المؤتمر الذى عقده الوزير فى ذلك اليوم ـ إلى أن يؤكد على أن «موقف المطارات سيىء ـ المطار الوحيد المستخدم حاليا بالميدان هو مطار العريش ، ومطار جنوب العريش (رقم ١٥) تعذر العمل به بعد سقوط الأمطار» (٢).

وطالب مدير السلاح الجوى بسرعة إعداد مطار رفح والمطار رقم ١٥، بالإضافة إلى مطار بير الحمة، فضلا عن مطار آخر جنوب مصفق. وفى ذلك المؤتمر، استقر الرأى على ضرورة استكمال مطار رفح ـ الذى كان العمل قد توقف فيه ـ حتى يمكن استخدامه كمطار احتياطى خلال الظروف الاضطرارية أثناء الطيران، مع استخدامه كمطار أمامى فى حالة تقدم القوات المصرية فيما بعد(٣).

وهكذا بدأ الهجوم الإسرائيلى مرة أخرى (العملية حوريب) ـ بعد ثلاثة أيام من المؤتمر السابق لوزير الحربية ـ وليس لدى القوة الجوية سوى مطارٍ واحدٍ صالح فى سيناء. بينما كانت مطارات القاهرة أبعد من أن تصلح لاستخدام المقاتلات القاذفة والمقاتلات فى فلسطين. الأمر الذى كان يشكل نقطة ضعف قاتلة، فى ظل التفوق الذى حققته إسرائيل فى ميزان القوى الجويّة فى تلك المرحلة من الحرب، وأدى إلى فَقْدِ السيطرة الجوية المصرية على مسرح العمليات فى فلسطين.

---

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، تقرير استكشاف عن أراضى النزول مقدم من الصاغ أ ح المهندس سمير حلمى إلى مدير سلاح المهندسين، ٧ ديسمبر ١٩٤٨ (مسلسل ٥١).

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢١، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ١٢ (مؤتمرات)، محضر مؤتمر برئاسة الجيش، ١٩ ديسمبر ١٩٤٨، ص ١١، (مسلسل ١٤٣).

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

رابعا: أثر السياستين الإسرائيلية والمصرية على استخدام القوة الجوية للطرفين فى المرحلة الثالثة:

أ - استخدام القوة الجوية الإسرائيلية:

قامت القوات الإسرائيلية فى المرحلة الثالثة من الحرب بعدة عمليات ـ كما رأينا ـ لتصفية الموقف العسكرى لصالحها على الجبهات العربية المختلفة. إلا أن أكبر تلك العمليات، والتى برز فيها استخدام القوة الجوية الإسرائيلية كانت العمليتين «يوآب» و «حوريب» اللتين دارت رحاهما على الجبهة المصرية، بعد أن تم التحضير لهما بالعملية الجوية «آفاك» خلال فترة الهدنة الثانية.

وقد بدأ التفكير الإسرائيلى فى العمليات على الجبهة المصرية عقب إيقاف القتال وبدء الهدنة الثانية، حيث استقر الرأى فى مجلس الوزراء الإسرائيلى ـ منذ اجتماعه فى الأول من أغسطس ١٩٤٨ ـ على ضرورة إنهاء تلك الهدنة، نظرا لأن استمرار الوضع فى إطار إيقاف القتال آنذاك لن يكون في صالح إسرائيل، سواء من الناحية السياسية أو العسكرية. وأنه يتحتم تغيير ذلك الموقف ووضع العرب والأمم المتحدة أمام أمر واقع جديد(١).

ولما كانت المستوطنات الإسرائيلية فى النقب قد تم عزلها بواسطة القوات المصرية خلال فترة القتال الثانية، ولم تسمح القيادة المصرية بمرور أية إمدادات بالأسلحة والذخائر أو القوى البشرية إلى تلك المستوطنات، فقد أصبح الطريق الوحيد لإمداد تلك المستوطنات هو الإمداد الجوى(٢)، بعد أن فشلت أغلب الجهود البرية للتسلل عبر الدفاعات المصرية (٣)، وتوقف النشاط الجوى المصرى التعرضى خلال الهدنة، اكتفاء بطلعات الاستطلاع الجوى لمتابعة الموقف على الجبهة.

---

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصي، ج ٢، ص ٥٢ – ٥٤.

(٢) سمحت القيادة المصرية العامة فى فلسطين بإمداد تلك المستعمرات خلال الهدنة بإمدادات الإعاشة فقط، كالأغذية والأدوية والملابس، بشرط أن يتم ذلك تحت إشراف مراقبى الأمم المتحدة.

(٣) خلال بحث الموقف فى النقب فى أوائل أغسطس، سأل بن جوريون قائد الجبهة الجنوبية عما إذا كان باستطاعته فتح الطريق لقوافل إمداد مستعمرات النقب فأجاب آلون أن هناك فرصة لذلك إلا أنه لايستطيع الاحتفاظ بالمر الذى سينشأ أكثر من ١٠ – ١٥ ساعة، لأن المصريين سيعاودون الهجوم، وفى الوضع الراهن فإنهم قادرون على إغلاق الفجوة بعد فترة قصيرة. – شيف، المرجع المشار إليه ص ٢٨ – ٢٩.

إلا أنه مع ازدياد نشاط النقل الجوى الإسرائيلى إلى مستوطنات النقب بدأت طائرات السلاح الجوى الملكى المصرى فى التدخل ضد أعمال النقل الجوى نهاراً[1]. الأمر الذى قصر ذلك النشاط على فترة الليل، وهو ماكان يقلق القيادة الإسرائيلية، نظراً لحاجة مستوطنات النقب لمزيد من القوة البشرية، على حد قول رئيس الوزراء الإسرائيلى[2].

ولما كان «بن جوريون» قد اتفق مع رئاسة الأركان العامة على ضرورة القيام بسلسلة من العمليات ضد الجبهة المصرية[3]، فقد كان من الضرورى إعداد مستوطنات النقب وحشد القوات والأسلحة والعتاد فيها تمهيداً للعمليات المنتظرة. فتم استطلاع وتجهيز أرض هبوط ملائمة لطائرات النقل الكبيرة مثل الكوماندو والداكوتا والكونستليشن فى منطقتى «روحاما» و«شوقال». وطبقا لرواية كاجان، فقد استقبلت الأركان لعامة الأنباء التى تنتظرها صباح الثانى والعشرين من أغسطس. حيث أصبح الممر البالغ طوله ٤١٠٠ قدم جاهزاً للعمل. وفى نفس الليلة هبط به أولى طائرات الكوماندو «ونُقل خلال الليلة الأولى ثلاثون طنا من المعدات، ووصلنا فى اليوم التى إلى مامجموعه خمسة وسبعون طنا.

«وفى ظل فشل العدو فى القيام بعمل مضاد[4]، بينما كانت عملية النقل الجوى تسير بأقصى طاقاتها، فإن طائرات النقل تمكنت خلال ثلاثة أسابيع من إتمام مائة وسبعين طلعة (طائرة) حاملة ألف طن من المعدات وسبعمائة جندى.

«ونظراً لحاجة الطائرات إلى الصيانة فقد تم تهدئة مُعدَّل عملية النقل اعتبارا من العاشر من سبتمبر.

«وعلى أية حال فقد تم إعداد ممر ثان فى ذلك الوقت، وعادت عملية النقل مرة أخرى بأقصى طاقاتها فى العاشر من أكتوبر، وحتى يوم عشرين من نفس الشهر. وكان مجموع تلك الطلعات ٤١٧ طلعة، نُقل فيها ٢٢٠٠ طن من المعدات، ١٧٠٠ رجل إلى النقب [5].

(١) لم يكن السلاح الجوى المصرى يملك أية مقاتلات ليلية.

(٢) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٥٦.

(٣) نفس المرجع، ص ٥٧.

(٤) نتيجة لعدم وجود مقاتلات ليلية، وعدم رغبة الحكومة المصرية فى انتهاك الهدنة بعمليات هجومية ضد المطارات التى تتمركز بهاطائرات النقل نهارا.

(٥) حدد بن جوريون القوة التى تم نقلها بألفين وإمدادات قدرها ٢٢٢٥ طن.

بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢ ، ص ١١٨.

«وقد استخدم فى العمليات ست طائرات من طراز كوماندو وخمس من طراز داكوتا، وست من طراز نورسمن»[1]. وطبقاً لرواية كاجان، فإن هذه العملية قد أنقذت النقب[2]، حيث تم خلالها غيار لواء النقب المجُهد من القتال والحصار طوال الشهور السابقة باللواء يفتاح[3]، فضلاً عن تزويد المستوطنات المحاصرة باحتياجاتها من العتاد والأسلحة والمؤن، استعداداً للعمليات التالية.

وما أن اطمأنت القيادة الإسرائيلية إلى موقف المستوطنات، وإتمام التحضيرات للعمليات المنتظرة حتى اشتعل القتال مرة أخرى بدءً بالعملية «يوآب» وانتهاءً بالعملية «حوريب». وقد اتسمت عمليات المرحلة الثالثة من الحرب بالطابع الاستراتيجى التى شارك فيها السلاح الجوى الإسرائيلى بنصيب وافر، بعد أن هيأت له القيادة الصهيونية والحكومة الإسرائيلية كل أسباب النجاح، سواء من ناحية التسليح أو القوى البشرية أو التدريب، فضلا عن ارتكاز وحداته على شبكة ممتازة من مطارات الدرجة الأولى ـ التى خلفتها القوات الجوية البريطانية فى فلسطين ـ وأراضى الهبوط التى تم إعدادها خلال المراحل السابقة داخل المستوطنات الإسرائيلية.

ورغم إجماع المصادر الإسرائيلية الرسمية على الأهمية الكبرى التى علقتها القيادة الإسرائيلية على استخدام القوة الجوية فى تلك المرحلة ـ الأمر الذى أدى إلى زج كل القوة الجوية الإسرائيلية فى عملياتها على الجبهة المصرية ـ إلا أنها اختلفت بالنسبة لطبيعة المهام التى كُلفت بها القوة الجوية الإسرائيلية على الجبهة المصرية.

فطبقا للمرجع الرسمى الإسرائيلى لحرب ١٩٤٨، فإن القيادة العامة حددت للسلاح الجوى الإسرائيلى المهام التالية [4]:

(١) القضاء على القوات الجوية للعدو.

(٢) مهاجمة أهداف التكتيكية محددة للعدو.

(٣) تقديم المعاونة الجوية المباشرة للوحدات المقاتلة.

(٤) قصف أهداف استراتيجية للعدو.

---

(١) Kagan, op. cit., pp. 120 - 121.

(٢) Ibid., p. 121.

(٣) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٢٨.

(٤) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ – ١٩٤٨)، ص ٦٤٧.

أما رواية كاجان، فقد قصرت مهام القوة الجوية الإسرائيلية فى تلك المرحلة على «الاشتراك الفعال والمؤثر لقواتنا الجوية، والتى اعتمدنا عليها لتحييد القوة الجوية المصرية بقصف قاعدة العريش أساسا. وعلاوة على ذلك، كان على مقاتلاتنا معاونة الأعمال الهجومية لتجميع قواتنا البرية» (١).

أما عن النتائج التى حققتها القوة الجوية الإسرائيلية بالنسبة لهذه المهام، فتكاد تجمع المصادر الإسرائيلية على انتقال السيطرة الجوية إلى جانب القوة الإسرائيلية طوال تلك المرحلة من الحرب، بعد نجاحها فى شل القوة الجوية المصرية بمطار العريش(٢). وهذا التقييم من المصادر الإسرائيلية يفرض علينا مناقشته فى هذا البحث لإظهار الحقيقة التاريخية، لا على ضوء الوثائق المصرية فحسب، بل أيضا على ضوء ماجاء فى المصادر الإسرائيلية الرسمية نفسها.

فالقول بأن القوة الجوية الإسرائيلية حصلت على السيطرة الجوية خلال العملية «يوآب» واحتفظت بها حتى نهاية الحرب ـ كما يشيرمُؤَلِّفا الجيش الإسرائيلى ـ فإنه لايمت إلى الحقيقة العلمية أو التاريخية بأية صلة. وهذا القول لايقف على قدميه أمام أى تحليل يستند على المفهوم العلمى للسيطرة الجوية، كما تدرس فى المعاهدة العسكرية شرقا وغربا. فطبقا للعقيدة العسكرية الشرقية، حُدِّدت ثلاثة مستويات للسيطرة الجوية، هى السيطرة الجوية الاستراتيجية والتعبوية والتكتيكية. أما العقيدة الغربية فقصرتها على مستويين فقط هما السيطرة الجوية الاستراتيجيةوالتكتيكية.

والسيطرة الجوية الاستراتيجية تعنى تحقيق الموقف الجوى الملائم فى كل مسرح الحرب، والذى يسمح بحرية العمل للقوات المسلحة الصديقة، وإدارة الصراع المسلح بنجاح، دون تدخل مؤثر ومنظم من طيران العدو، وحرمان قواته المسلحة من حرية العمل لحين تحقيق

(١) Kagan, op. cit., p. 129.

(٢) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٣٣. Lutwak and Horowitz, op. cit., p. 67.

بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ١٤٢. - الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، ص ٦٤٩.

الهدف الاستراتيجي للحرب. أما السيطرة الجوية التعبوية، فتعنى تحقيق الموقف الجوى الملائم فى منطقة العمليات لتشكيل تعبوى (جيش ميدانى / منطقة عسكرية)، والذى يسمح بإدارة الأعمال القتالية لتشكيلات الأفرع الرئيسية للقوات المسلحة بنجاح، دون تدخل مؤثر من طيران العدو لحين تحقيق هدف العملية. بينما تعنى السيطرة الجوية التكتيكية تحقيق الموقف الجوى الملائم فى قطاع معين من مسرح العمليات بما يسمح بإدارة الأعمال القتالية لتشكيلات هذا القطاع بنجاح دون دخل مؤثرمن طيران العدو، خلال فترة زمنية قصيرة نسبياً (بضع ساعات). ومن هذه المستويات والمفاهيم المختلفة للسيطرة الجوية يظهر لنا الفرق الواضح بين كل منها، خاصة بالنسبة للنطاق الجغرافى والفترة الزمنية التى تغطيها السيطرة الجوية.

وهنا يجب أن نفرق بين تحقيق التفوق الجوى وتحقيق السيطرة الجوية. فالأول يعنى تحقيق التفوق فى ميزان القوى الجوية سواء قبل أو أثناء الحرب. وهو مايمكن تحقيقه دون حاجة إلى استخدام القوة الجوية فعلا، الأمر الذى نجحت فيه القيادة الإسرائيلية دون جدال خلال المرحلة الثالثة بجهودها التي سبقت الإشارة إليها فى تدعيم تسليح القوة الجوية الإسرائيلية والقوى البشرية العاملة فيها. أما السيطرة الجوية فتعنى استخدام القوة الجوية المتفوقة ضد طيران الخصم لتحقيق الموقف الجوى الملائم، بحرمان العدو من الاستخدام المؤثر لقوته الجوية، وتوفير حرية العمل للقوات الصديقة طوال الفترة المحددة لتحقيق السيطرة الجوية.

وهنا يطرح السؤال التالى نفسه:

أين مكان السيطرة الجوية التى حققتها القوة الجوية الإسرائيلية فى المرحلة الثالثة من الحرب بين مستويات السيطرة الجوية المختلفة؟

إن تحليل الوثائق المصرية لتلك المرحلة، وما اعترفت به المصادر الإسرائيلية نفسها وبعض المصادر الغربية المشايعة، ينفى تماما تحقيق القوة الجوية الإسرائيلية للسيطرة الجوية الإستراتيجية، أو حتى السيطرة الجوية التعبوية الكاملة. وباستثناء الأربعة أيام الأولى من العملية حوريب ـ والتى حققت فيها القوة الجوية الإسرائيلية السيطرة الجوية التعبوية قبل أن تستعيد القوة الجوية المصرية كفاءتها ـ فإن ما حققه القوة الجوية الإسرائيلية خلال تلك المرحلة لايخرج عن نطاق السيطرة الجوية التكتيكية، والتى نازعتها إياها القوة الجوية المصرية فى بعض الفترات.

فبرقيات الموقف التى كان يرسلها قائد القوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش، وتقارير عمليات القوة الجوية التكتيكية ويوميات طائرات السلاح الجوى المصرى توضح زيف ماجاء فى المصادر الإسرائيلية عن تحقيق السيطرة الجوية بمفهومها المطلق.

ففى الوقت الذى أشار فيه بن جوريون إلى تدمير مطار العريش (مساء ١٥ أكتوبر) ونجاح الهجوم الجوى الإسرائيلى فى عدم تمكين أى طائرة مصرية من الظهور فى سماء إسرائيل خلال اليوم التالى(١)، أفادت برقية القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش مساء الخامس عشر من أكتوبر، أن كل ما أصاب مطار العريش هو إصابة ثلاث طائرات إصابات بسيطة (٢).

وباستثناء تعطل مطار العريش لمدة ساعتين نتيجة لتكرار الهجوم الجوى عليه صباح السادس عشر من أكتوبر، فقد استمر نشاط القوة الجوية التكتيكية دون توقف طوال العملية «يوآب» ضد التجمعات البرية والمستوطنات والمطارات الإسرائيلية (٣).

ومن ذلك نرى، أنه خلال العملية «يوآب» لم يكن أى من الطرفين قادراً على حسم الموقف الجوى لصالحه رغم تفوق القوة الجوية الإسرائيلية كما رأينا. إلا أنه يمكن القول إن القوة الجوية الإسرائيلية قد تمتعت خلال فترة القتال الرابعة بحُريَّة أكثر فى العمل منها فى فترة القتال الثالثة. حيث نجحت فى الأيام الأولى للعملية «حوريب» (٢٢ - ٢٦ ديسمبر) فى الحصول على قدر من السيطرة الجوية التعبوية، إلى أن استعادت القوة الجوية المصرية كفاءتها فى السابع والعشرين من ديسمبر. ومن ثم، نجحت الأخيرة فى منازعتها تلك السيطرة فى منطقة العمليات وحتى سريان الهدنة الأخيرة من الحرب (٤).

---

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصي، ج ٢، ص ١٤٣.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم٤، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ٢٦ - ج١، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١ / س ج / ٧ . ٣٥ / ١ (٢٧٩١)، ١٥ أكتوبر ١٩٤٨.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، أيام ١٦ - ٢٢ أكتوبر.

الأركان العامة الاسرائيلية، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٨ - ١٩٤٩)، المرجع المشار إليه، ص ٦٣٧.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ١ - ٢٦ / س ج / ٢٦ (ج ٦)، القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقيات أرقام ١ / س ج / س / ٤/ ٣٧٥٦، ١ / س ج / ٧/ ٤ (٣٧٨٠)، (٣٨٠٧)، (٣٨٢٩)، (٣٣٨٠)، (٣٩٠٤)، (٣٩٢٦)، (١٠٤)، بتاريخ ٢٢ . ٢٤ . ٢٥ . ٢٧ . ٢٩ . ٣٠ ديسمبر ١٩٤٨، ١، ٥ يناير ١٩٤٩ على التوالى.

وعلى عكس نجاح القوة الجوية الإسرائيلية فى تنفيذ مهامها الأخرى بدرجات متفاوتة، فإنها فشلت فى تنفيذ مهام المعاونة الجوية القريبة بطريقة آمنة. الأمر الذى أدّى إلى إقلاع القيادة الإسرائيلية عن استخدامها فى تلك المهام فى نهاية الأمر.

وقد عكس استخدام القوة الجوية الإسرائيلية فى المرحلة الثالثة من الحرب، مستوى أفضل ـ سواء من ناحية التخطيط أو التنفيذ ـ عما كان عليه الحال فى المرحلتين السابقتين. كما بلغ المجهود الجوى المنفذ فى تلك المرحلة ـ طبقا لما جاء فى المصادر الإسرائيلية الرسمية ـ ٢٤٣ طلعة (طائرة) خلال العملية «حوريب» أسقطت فيها ٢٢٦ طن من القنابل، فى مقابل ٢٣٩ طلعة (طائرة) خلال العملية «يوآب» أسقطت فيها ٥١ طن من القنابل[1]. وجاء ذلك نتيجة طبيعية للجهد الذى بُذل لتدعيم بناء القوة الجوية الإسرائيلية وإعادة تنظيمها وتدريبها خلال المرحلتين السابقتين من الحرب.

وقد اتسم استخدام القوة الجوية الإسرائيلية خلال المرحلة الثالثة بالالتزام بالأسس السليمة للحرب الجوية، فقد كانت العمليات البرية تفتتح بهجمات جوية مكثفة على المطار الوحيد الصالح للقوة الجوية المصرية فى العريش، يعقبها تمهيد جوى ضد مناطق تجمعات القوات البرية المصرية ومواقعها الدفاعية فى الجبهة، ثم عرقلة خطوط المواصلات ومعاونة القوات القائمة بالهجوم كلما أمكن ذلك بطريقة آمنة.

وقد سمح ذلك الاستخدام للقوة الجوية الإسرائيلية المتفوقة بالحد من فاعلية القوة الجوية المصرية إلى درجة كبيرة، وتوفير قوة نيران مرنة ومؤثرة فى خدمة القيادة العامة الإسرائيلية لتوجيهها طبقا لأسبقيات العمل على الجبهات العربية المختلفة. وإذا أضفنا إلى ذلك قصور القوات الجوية العربية ـ سواء فى التسليح والقوى البشرية أو تجهيز مسرح العمليات ـ والتى لم يتم تداركها بالشكل المناسب لمواجهة ماطرأ على القوة الجوية الإسرائيلية من تطور خلال المرحلة السابقة من الحرب ـ وتمتع الأخيرة بعاملى المبادأة والمفاجأة فى بداية المرحلة الثالثة، فقد كان لدى القوة الجوية الإسرائيلية فرصة أفضل للقيام بدور أكثر تأثيرا على مجريات الحرب فى المرحلة الأخيرة منها. وقد ساعد على ذلك سكون الجبهات العربية الأخرى أثناء

(١) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الاستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ – ١٩٤٨)، ص ٦٩٨.

شيف، المرجع المشار إليه، ص ٣١، ٣٢.

الهجوم الإسرائيلى على الجبهة المصرية. الأمر الذى سمح للقوة الجوية الإسرائيلية بحشد كل طاقاتها ضد الجبهة المصرية ـ بصفتها أكثر الجبهات خطورة وتأثيرا على مجرى الصراع ـ ثم التحول الى الجبهات العربية الأخرى، تبعا لتحول دفة العمليات البرية البرية (١).

٢ - استخدام القوة الجوية المصرية:

العملية «يوآب»:

أشار تقدير موقف السلاح الجوى المصرى فى الأول من أكتوبر ـ والذى سبق الإشارة إليه ـ إلى أن إمكانات القوة الجوية المتاحة آنذاك ـ لايمكنها الاحتفاظ بالسيطرة الجوية التى حققتها تلك القوة حتى ذلك التاريخ، نظراً لتزايد قدرات القوة الجوية الإسرائيلية سواء من ناحية الطيارين أو الطائرات أو شبكة المطارات التى تخدم تلك القوة. ومن ثم، خلص تقدير الموقف إلى أنه على القوة الجوية المصرية أن تكون على أهبة الاستعداد لأخذ العدو على غرة قبيل تجدد العمليات الحربية ثانية، بتركيز كل جهودها لشل مطارات العدو وتحطيم طائراته فى الجو وعلى الأرض لحرمانه من استخدام قوته الجوية المتفوقة التى تم إعدادها خلال الهدنة الثانية (٢).

ويعكس تقدير العاشر من أكتوبر الفكرة العامة لاستخدام القوة الجوية المصرية عند تجدد القتال، والتى تتلخص فى تركيز جهود تلك القوة فى بداية الأمر للقتال من أجل السيطرة الجوية، بحشد أقصى جهود القوة الجوية المصرية كلها ولمدة أسبوع لتدمير المطارات الإسرائيلية وأكبر عدد من طائراتها على الأرض.

ثم تنقل القوة الجوية التكتيكية جهودها بعد ذلك لمعاونة وحماية القوات البرية والبحرية، بينما تستمر القوة الجوية الاستراتيجية فى توجيه هجماتها ضد مطارات العدو وخطوط مواصلاته ومراكزه الصناعية، مع قيام طائرات الاستطلاع بتنفيذ مهامها تبعاً لأوامر قائد القوة الجوية التكنيكية بالتنسيق مع مدير العمليات الجوية (٣).

وعند تقدم القوات البرية المصرية ينتقل جزء من القوة الجوية التكتيكية ليعمل من مطار

(١) كررت القوة الجوية الإسرائيلية، نفس الأسلوب عام ١٩٦٧ لنسيان العرب دروس الحروب السابقة.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، تقديرموقف السلاح الجوى، ١ أكتوبر ١٩٤٨، ص ١٢ - ١٣ (مسلسل ١٤، ١٥).

(٣) نفس المرجع، تقدير موقف السلاح الجوى، ١٠ أكتوبر ١٩٤٨، ص ٧ - ٨ .(مسلسل ٣٣ - ٣٤).

رفح بمجرد انتهاء العمل فيه، وجزء آخر إلى مطار غزة بمجرد تأمينه، على أن تبقى قاذفات القنابل المتوسطه وطائرات الاستطلاع الجوى بالصور بمطار العريش (المحطة رقم ١٠)(١).

ورغم أن التصور السابق لاستخدام القوة الجوية المصرية يعتبر سليماً من الناحية النظرية، إلا أنه بنى أساسا على أن المبادأة ستكون فى جانب القوات المصرية عند تجدد القتال، كما كان عليه الحال فى المرحلة الثانية من الحرب، وهو الأمر الذى طالبت به فعلا قيادة السلاح الجوى فى تقديرها للموقف المقدم إلى وزير الدفاع فى العاشر من أكتوبر. إلا أن أياً من القيادتين السياسية أو السياسية العسكرية (الممثلة فى وزير الدفاع)، لم تكن مستعدة آنذاك لمخالفة الهدنة وبدء القتال مرة أخرى خوفا من العقوبات التى قد يفرضها مجلس الأمن من ناحية، وتحول ميزان القوى الاستراتيجية لصالح إسرائيل من ناحية أخرى(٢). ولم يكن ذلك حال القيادة السياسية الإسرائيلية، التى كانت تتمتع بقدر أكبر من حرية الحركة السياسية استناداً لما كانت تلقاه من دعم وتأييد كل من الاتحاد السوفيتى والولايات المتحدة الأمريكية فى ذلك الوقت.

وعلى ذلك، التزمت القوة الجوية المصرية خلال الهدنة الثانية بتعليمات القيادتين السياسية والسياسية العسكرية باحترام الهدنه. ورغم الخرق الإسرائيلى المتعمد لتلك الهدنة مرات عديدة ـ والذى سبقت الإشارة إليه ـ فقد اقتصر نشاط القوة الجوية المصرية خلال الهدنة الثانية على أعمال الاستطلاع الجوى والرد على أعمال فتح النار الإسرائيلية على المواقع المصرية، مع التعرض لأعمال الإمداد الجوى لمستوطنات النقب المخالفة لشروط الهدنة نهارا، دون التعرض للمطارات الإسرائيلية (٣).

ومن ثم، انتقلت المبادأة إلى القوة الجوية الإسرائيلية مع بدء العملية «يوآب» فى الخامس عشر من أكتوبر. وحُرمت قيادة السلاح الجوى الملكى المصرى من تنفيذ خطتها، التى كانت تعتمد على تحقيق المفاجأة فى الضربات الأولى باستغلال عامل المبادأة وتركيز جهودها لمدة أسبوع لتدمير الطائرات الإسرائيلية على الأرض، والمحافظة على السيطرة الجوية التى تم تحقيقها خلال المرحلة السابقة. فضياع عاملى المبادأة والمفاجأة مع بدء الهجوم الإسرائيلى،

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) شكيب، المرجع المشار إليه، ص ٣٦٧.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ١٨ يوليو ـ ١٥ أكتوبر ١٩٤٨.

وضغط ذلك الهجوم على القوات البرية المصرية، لم تسمح بفترة التفرغ، التى كانت تطمع فيها قيادة السلاح الجوى المصرى، للقتال من أجل السيطرة الجوية وحرمان العدو من معاونات طيرانه.

وكان على القوة الجوية المصرية أن تركز جهودها منذ اليوم الأول لتجدد القتال فى معاونة القوات البرية المصرية فى النقب وكسر حدة الهجوم الإسرائيلى بالتعامل مع أنساقه الخلفية. كما أدى التعطل الوقتى للمطار الوحيد الصالح للاستخدام فى سيناء يوم ١٦ أكتوبر، فضلا عن إصابة ثلاث طائرات دفعة واحدة على الارض فى اليوم السابق، إلى الحد من مجهود القوة الجوية التكتيكية، التى كان عليها أن تحمى قاعدتها الجوية الوحيدة من ناحية وحراسة القاذفات المصرية غير المسلحة من ناحية أخرى، فضلا عن معاونة القوات البرية الصديقة.

ولما كان كل ما استطاعت قيادة السلاح الجوى المصرى تدبيره آنذاك لايعدو ثمانى عشرة طائرة مقاتلة ومقاتلة قاذفة واستطلاع للقوة الجوية التكتيكية، وتسع قاذفات غير مسلحة بالمدافع للقوة الجوية الاستراتيجية، فقد كان من المستحيل على تلك القوة ـ فى ظل التفوق الجوى المعادى والحاجة الضاغطة لمعاونة القوات البرية المصرية ـ أن تحافظ على السيطرة الجوية التى حققتها خلال المرحلة السابقة من الحرب.

ورغم إجماع المصادر الإسرائيلية على تحقيق القوة الجوية الإسرائيلية للسيطرة الجوية ـ بمفهومها التعبوى ـ خلال العملية «يوآب» إلا أن نشاط القوة الجوية المصرية خلال تلك العملية ينفى هذا الزعم من أساسه، وإن كان يشير إلى فقد القوة الجوية المصرية لسيطرتها السابقة على سماء مسرح العمليات وأن أيا من الطرفين لم يستطع خلال تلك المرحلة إحراز السيطرة الجوية التعبوية، لأن كلا من الطرفين كان قادرا على استخدام قوته الجوية بفاعلية دون تدخل حاسم من طيران الطرف الآخر. وكان كل ما استطاعت تحقيقه القوة الجوية الإسرائيلية المتفوقة، هو السيطرة الجوية التكتيكية خلال الساعات المحدودة التى نجحت فيها فى تعطيل مطار العريش.

إلا أنه نتيجة لتفوق القوة الجوية الإسرائيلية فى عدد الطائرات والطيارين المدربين والمطارات، وقرب هذه المطارات من منطقة العمليات، كان المجهود الجوى لتلك القوة أكبر من نظيرتها المصرية. ومن ثم، كان تأثيره النسبى على القوات البرية المصرية ملموساً، خاصة وأن الأخيرة لم تعان شيئا من الهجمات الإسرائيلية فى المرحلة السابقة من الحرب.

ورغم تركيز القوة الجوية الإسرائيلية هجماتها مساء الخامس عشر من أكتوبر وصباح اليوم التالى لشل مطار العريش وتدمير القوة الجوية المصرية فيه، إلا أن كل ما أسفر عنه هجوم الخامس عشر من أكتوبر كما سبق إيضاحه ـ هو إصابة ثلاث طائرات إصابات بسيطة. وتوضح برقية العمليات الجوية إلى العمليات الحربية فى السادس عشر من أكتوبر نتيجة الهجوم الجوى الإسرائيلى صباح ذلك اليوم، والتى تتلخص فى إسقاط ٢٢ قنبلة زنة ٥٠٠ رطل على ممرات النزول «ولم تحدث أى خسائر أخرى، وتمكنا من إصلاح الممرات بعد ساعتين»(١).

وتوضح تقارير العمليات الجوية استمرار نشاط القوة الجوية التكتيكية طوال العملية «يوآب» وإنْ تذبذبت كثافة المجهود الجوى اليومى تبعا لصلاحية مطار العريش والطائرات المتمركزة فيه. وقد تركز نشاط القوة الجوية التكتيكية فى السادس عشر من أكتوبر فى الاستطلاع المسلح للمستوطنات الإسرائيلية التى تشكل قواعد الهجوم الإسرائيلى وتوجيه الضربات الجوية للتجمعات الإسرائيلية فى تلك المستوطنات، فضلا عن احتلال مناطق المظلات الجوية لحماية مطار العريش(٢).

وطبقا لتقارير العمليات الجوية، فقد خسرت القوة الجوية الإسرائيلية فى ذلك اليوم طائرتين مسرشميت فى معركتين جويتين، إحداهما مع أحد تشكيلات الاستطلاع المسلح والأخرى مع مظلة الحماية فوق العريش، بينما اضطرت إحدى طائرات الاستطلاع المسلح من الهبوط الاضطرارى قرب قواتنا بمنطقة المجدل وعاد الطيار سليما (٣).

وفى المدة من السادس عشر من أكتوبر وحتى ظُهر الثانى والعشرين من نفس الشهر ـ عند سريان الهدنة الثالثة على الجبهة المصرية الإسرائيلية ـ تنفذ من مطار العريش ١٠٨ طلعة طائرة فى مسرح عمليات فلسطين. بينما كان إجمالى مانفذته القوتان المصريتان التكتيكية والاستراتيجية (٣٢ طائرة) فى نفس المسرح هو ١١٣ طلعة، بمتوسط يومى ١٧,٤ طلعة.

وقد وُجه أغلب مجهود المقاتلات والمقاتلات القاذفة ضد تجمعات القوات البرية الإسرائيلية

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٤، ملف ١ - ٢٦، س ج / ٢٦ / ج ٣، برقية العمليات الجوية إلى العمليات الحربية، ١٦ أكتوبر ١٩٤٨، مسلسل ٢٤٢.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ١٦ - ٢٢ أكتوبر.

(٣) نفس المرجع، تقرير العمليات الجوية، ١٦ أكتوبر ١٩٤٨.

ومناطق حشدها وطرق مواصلاتها، والجزء الباقى تم به حماية مطار العريش، فضلا عن حماية القوات البرية والبحرية المصرية. أما القاذفات فقد تركز نشاطها فى القصف الليلى لمطارات عكير واللد وسان جين ورامات دافيد.

ومنذ السابع عشر من أكتوبر وحتى بداية الهدنة الثالثة لم تخسر القوة الجوية المصرية نتيجة للهجمات الإسرائيلية سواء فى الجو أوعلى الأرض سوى طائرة واحدة من طراز سبيتفير فى مقابل طائرتين إسرائيليتين من طرازى مسرشميت وبوفتير فى معركتين جويتين يومى ١٩، ٢١ أكتوبر[١]. فإذا أضفنا خسائر الخامس عشر والسادس عشر من أكتوبر، فإنه يكون جملة ماخسرته القوة الجوية المصرية طائرتين سبيتفير وإصابة ثلاث طائرات على الأرض إصابات بسيطة، فى مقابل تدمير ثلاث طائرات مسرشميت وطائرة بوفتير إسرائيلية فى معارك جوية، فضلا عن *الخسائر التى لحقت بالمطارات الإسرائيلية نتيجة لقصف القاذفات*.

ولما كانت أغلب المصادر الإسرائيلية قد اتفقت على أن جملة مانفذته القوة الجوية الإسرائيلية خلال العملية «يوآب» هو ٢٣٩ طلعة، بينما كان مجهود القوة الجوية المصرية (التكتيكية والاستراتيجية) هو ١١٣[٢]، فإنه يمكن مقارنة مجهود الجانبين بقسمة عدد طلعات المجهود الجوى المنفذ بواسطة كل جانب على عدد طائراته التى كان يمكن اشتراكها فى العمليات.

فإذا أخذنا برواية روبنشتاين وجولدمان عن حجم القوة الإسرائيلية الصالحة التى كان يمكن إشراكها فى العمليات هو ٧٨ طائرة[٣] ـ وهو أقل من التقدير الحقيقى طبقاً لما تم مناقشته فى هذا الفصل، فإن معدل المجهود الجوى لكل طائرة إسرائيلية صالحة هو ٣.٠٦ طلعة طوال العملية «يوآب». أما إذا أخذنا بالتقدير الوارد فى هذا البحث ـ والذى تؤكده المصادر البريطانية والأمريكية ـ وهو مائة وأربعون طائرة، فإنه يمكن أن نستخلص أنه كان لدى إسرائيل حوالى مائة طائرة وعشر جاهزة للعمليات، طبقاً لنسبة الصلاحية التى حددها روبنشتاين وجولدمان، عشية العملية «يوآب»[٤] . وعلى ذلك، فإن معدل المجهود الجوى لكل

(١) نفس المرجع، تقارير العمليات الجوية يومى ١٩، ٢١ أكتوبر ١٩٤٨.

(٢) لم يدخل فى حساب ذلك المجهود طلعات المقاتلات المخصصة للدفاع الجوى عن القاهرة وطائرات النقل الجوى عموما سواء كان لخدمة الجبهة أو داخل وخارج القطر.

(٣) Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 50.

(٤) Idem

طائرة إسرائيلية ينخفض إلى ٢,١٧ طلعة طوال العملية، بينما كان معدل ذلك المجهود بالنسبة للطائرات المصرية هو ٢,٧٦ طلعة لكل طائرة[١] . أى أن معدل المجهود الجوى لكل طائرة مصرية أمكن إشراكها فى العملية «يوآب» كان أعلى من نظيرتها الإسرائيلية فى نفس الفترة، رغم التفوق الكبير فى عدد الطيارين المدربين فى الجانب الإسرائيلى، والذى كان يجب أن يزيد من معدل طلعاتهم بنسبة هذه الزيادة. إلا أنه من ناحية أخرى، فقد انعكست تلك الزيادة فى عدد الطيارين والطائرات الصالحة فى القوة الجوية الإسرائيلية - والتى بلغت ١:٢,٦٨ بالنسبة لنظيرتها فى القوة الجوية المصرية[٢] - على إجمالى المجهود الجوى المنفذ بواسطة كل منهما فى العملية «يوآب». حيث وصل المجهود الجوى الإسرائيلى إلى ما يقرب من ضعف المجهود المصرى فى تلك العملية.

ومن ذلك، نرى أن أياً من الطرفين كان غير قادر على حسم الموقف الجوى لصالحه طوال العملية «يوآب». وربما كان ذلك عائداً فى الدرجة الأولى إلى عدم تركيز المجهود الجوى لأى من الجانبين بقدر كافٍ للحصول على السيطرة الجوية قبل التحول إلى تنفيذ المهام الجوية الأخرى.

إمداد قوات الفالوجا وقطاع الخليل - بيت لحم :

نتيجة للتفوق الجوى الإسرائيلى وفقد القوة الجوية المصرية لسيطراتها السابقة، فقد رأت قيادة السلاح الجوى أنه لكى تستطيع القوة الجوية المصرية مواصلة تنفيذ مهامها بالجبهة ومواجهة الموقف الجوى الجديد فإن عليها فور سريان الهدنة الثالثة إتباع السياسة التالية[٣]:

(١) الإقتصاد التام فى استعمال القوة الجوية التكتيكية خلال الهدنة حتى يمكن رفع درجة الصلاحية الفنية لطائرات تلك القوة.

(٢) الإسراع فى تركيب الطائرات الجديدة من طرازى «ماكى» و «فيات» التى بدأ التدريب عليها.

(١) كان عدد الطائرات الصالحة والتى يمكن إشراكها فى العمليات من القوة المصرية كلها لايزيد عن ٤١ طائرة بما فى ذلك مقاتلات التدريب والدفاع الجوى عن القاهرة، طبقاً لما جاء فى تقدير موقف السلاح الجوى فى العاشر من أكتوبر، الذى سبقت الإشارة إليه.

(٢) طبقاً للتقدير الذى تم التوصل إليه فى هذا البحث فإن عدد الطائرات الإسرائيلية الصالحة كان يقرب من ١١٠ طائرة فى مقابل ٤١ طائرة مصرية.

(٣) وزارة الدفاع، العمليات الحربية بفلسطين، عام ١٩٤٨، ج٢، ص ١٥٦-١٥٧.

(٣) الإسراع فى تدريب الطيارين والفنيين على الطائرات والمعدات الجديدة التى لم يسبق لهم العمل عليها.

(٤) إعداد مطارات وأراضى هبوط جديدة بسيناء، وتزويدها بالشئون الإدارية والفنية اللازمة لتأمين نشاط القوة الجوية التكتيكية.

إلا أن الظروف التى أحاطت بعزل قوات الفالوجا وحصارها، وحاجتها العاجلة إلى الإمداد، فضلاً عن عزل قطاع الخليل ـ بيت لحم عن القوات المصرية الرئيسية فى الغرب بعد سقوط بير سبع خلال العملية «يوآب»، أجبر قيادة السلاح الجوى على استخدام طائرات القوة الجوية التكتيكية فى إمداد قوات الفالوجا جواً.

وقد نبعت هذه الضرورة من تعذر استخدام طائرات النقل نهاراً، نظراً لدرجة تعرضها العالية للمقاتلات الإسرائيلية التى كانت تتربص بأى نشاط جوى أو برى لإمداد الفالوجا. كما كان ضيق رقعة الأرض ـ التى تحتلها القوات المصرية فى الفالوجا لا يسمح بإستخدام طائرات النقل ليلاً ـ سواء لإسقاط مواد الإمداد أو لهبوط الطائرات ـ كما فعلت القوة الجوية الإسرائيلية لإمدادات مستوطنات النقب خلال الهدنة الثانية[1]، حيث كان متاحاً للأخيرة مساحات شاسعة من أراضى المستوطنات الإسرائيلية فى النقب، والتى سمحت بإعداد العديد من ممرات الهبوط التى استخدمتها طائرات النقل الجوى ـ كما رأينا خلال العملية «آفاك» لإمداد المستوطنات المحاصرة.

ونظراً لأن الطائرات المقاتلة غير مصممة أصلاً لأعمال الإمداد الجوى فقد ابتكرت لها بعض الوسائل التى تمكنها من تنفيذ مهامها الجديدة، مثل استخدام خزانات الوقود الاحتياطية كعبوات لأنواع الذخائر التى تحرج موقفها فى الفالوجا، واستعمال حوافظ جلدية ـ أمكن الحصول عليها من المخلفات البريطانية ـ كعبوات لمواد الإمداد. كما صُممت بورش السلاح الجوى مستودعات خاصة يمكن تركيبها فى حمَّالات القنابل وتعبئتها بمواد الإمداد الملائمة[2].

---

(١) نفس المرجع، نفس المكان

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

وقد استمر إمداد الفالوجا جواً بالمواد الحرجة اعتباراً من الثلاثين من أكتوبر، وحتى السابع عشر من نوفمبر. وقد تم خلال هذه الفترة ٨٧ طلعة طائرة أُسقط فيها آلاف الأرطال من الذخائر والمواد الطبية وبعض أصناف الأطعمة للقوات المحاصرة(١). إلا أنه مع تضييق دائرة الحصار وزيادة تعرض طائرات الإمداد لنيران الأسلحة الإسرائيلية المضادة للطائرات، فضلاً عن تحرج موقف القوة الجوية التكتيكية بسبب الأمطار التى كانت تحد من استخدامها لأرض الهبوط الجديدة جنوب العريش (المطار رقم ١٥)، فقد رأت إدارة العمليات الجوية - بعد موافقة قائد الفالوجا نفسه - ضرورة إيقاف تلك العملية، خاصة وقد انتفت الحاجة إليها بعد نجاح قوافل الجمال فى التسلسل عبر الخطوط الإسرائيلية محملة بمواد الإمداد اللازمة(٢).

أما قوات قطاع الخليل - بيت لحم، فقد قامت طائرات النقل الجوى بإمدادها عن طريق مطار المفرق فى الأردن. «وقد أمكن نقل ما يزيد عن مائتى ألف رطل (٩٠٧٠٣ كجم) من التموينات (مواد الإمداد) المختلفة، خلاف مئات من الركاب من القاعدة إلى الخطوط الأمامية وبالعكس، سواء كانوا من الجرحى أو أفراد الإجازات أو قوات الغيار»(٣).

العملية «حوريب» :

بدأت العملية «حوريب» - كما رأينا - وليس هناك سوى مطار واحد كان صالحاً لاستخدام القوة الجوية التكتيكية فى سيناء، بينما كانت أراضى الهبوط فى منطقة الحمة وجنوب العريش لازال العمل يجرى لتجهيزها. وتحت إلحاح القائد العام بفلسطين، بعد تعطل مطار العريش فى أولى أيام العملية، قبلت إدارة العمليات الجوية باحتلال أرض هبوط الحمة قبل استكمال تجهيزها بمجرد أن أصبحت ممراتها صالحة(٤). كما وُجهت جهود القوة الجوية الاستراتيجية ضد مطارات العدو الرئيسية ليلاً. الأمر الذى حد من تدخل القوة الجوية الإسرائيلية فى المعارك التى كانت تدور آنذاك فى القطاع الساحلى، وسمح بحرية العمل للقوات البرية المصرية فى ذلك القطاع. إلا أن نجاح القوة الجوية الإسرائيلية فى تعطيل مطار العريش

---

(١) نفس المرجع، ص ١٥٨.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) لم يكن قد تم إحتلال أرض هبوط بير الحمه عندما أرسل القائد العام بفلسطين برقيته رقم ١/س ج/٤/٧/ (٣٧٨١) بتاريخ ٢٤ ديسمبر يستعجل ذلك الإحتلال.

خلال المرحلة الأولى من العملية «حوريب» حد فى الوقت نفسه من نشاط القوة الجوية التكتيكية لمعاونة القوات البرية المصرية.

وبنهاية السادس والعشرين من ديسمبر كانت القوة الجوية التكتيكية مستعدة مرة أخرى لإستئناف أعمال قتالها، مستخدمة هذه المرة، طائراتها الجديدة من طرازى ماكى وفيات ضد القوات الإسرائيلية التى كانت تهاجم المواقع المصرية فى منطقتى العسلوج، والعوجة. كما قامت بحماية الوحدات المصرية المنسحبة من هذه المواقع بعد عزلها.

وتسجل برقية القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، مساء السابع والعشرين من ديسمبر، نتائج جهود تلك القوة فى ذلك اليوم كما يلى :

«٦ ـ قامت طائراتنا اليوم بما يأتى :

«أكتُسِحت بالقنابل والمدافع حوالى ٦٠ مصفحة، ٢٠ دبابة عند عسلوج ـ العوجة. وضُربت المواقع التى يحتلها العدو لتقطيع (لتجزئة وعزل) قواتنا. وقد قيدت هذا المجهود المشكور للطيران فى سجل الحرب الخاص بقسم التعاون الجوى كتابة كما يلى :

«كان لموقف الطيران المصرى اليوم ما يسجل بالفخر. لقد حمى جنود المشاه الموجودة فى العسلوج من كارثة الفناء لإضطرارها للإنسحاب تحت ضغط فصلها فى عدة مواقع وبدون ماء. وحتى لا يمكن أن تبقى كذلك، انسحب معرضاً لتقطيعه (ونظراً لعدم قدرة قوات العسلوج على البقاء فى مواقعها بالمنطقة معزولة دون مياه انسحبت معرضة لتقطيعها) بمصفحات ودبابات (العدو). ولولا موقف الطيران منها لقضى العدو على مئات من الجنود. إننى أقدر هذا اليوم بكل الأيام التى اشتغلت (عملت) فيها الوحدات الأخرى مع عظيم شكرى وتقدير» (١).

وفى اليوم التالى، استمر نشاط القوة الجوية المصرية ضد القوات الإسرائيلية المتقدمة فى وادى الأبيض شمال العوجة وعلى طريق العوجة ـ رفح. ورغم الخسائر التى ألحقتها القوة الجوية بالقوات الإسرائيلية، فإن المجهود الجوى لذلك اليوم (١٢ طلعة) لم يكن كافياً بطبيعة الحال لإيقاف تقدم القوات الإسرائيلية نحو العوجة التى سقطت فى أيدى الأخيرة فى نفس

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم٤، ملف ٢٦ـ١/س ج/ ٢٦ـ ج ٣، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١/س ج/ ٧ / ٤(٣٨٢٩) ٢٧ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ٦١ـ٦٢.

اليوم. وتشمل تقارير العمليات الجوية فى ذلك اليوم رصدها لتقدم القوات الإسرائيلية من العوجة إلى أبى عجيلة داخل الأراضى المصرية بعد ظهر نفس اليوم[١].

ولم يكن هناك أى مواقع دفاعية برية فى منطقة أبى عجيلة قادرة على صد وإيقاف القوات الإسرائيلية المتقدمة بعد انهيار دفاعات العسلوج والعوجة، فقد تقدمت طلائع القوات الإسرائيلية ـ ممثلة فى أكثر من ثمانين مصفحة وعشرين دبابة ـ نحو العريش صباح التاسع والعشرين من ديسمبر، لاستكمال تطويق القوات المصرية الرئيسية فى القطاع الساحلى ما بين غزة والعريش، مع دفع مفرزة فى اتجاه بير الحمة[٢].

ونظراً لأن تقدم القوات الإسرائيلية بهذه الصورة كان يهدد مطار العريش (رقم ١٠) وأرض الهبوط فى بير لحفن (رقم ١٥)، فضلاً عن أرض هبوط الحمة (رقم ٢٠)، التى تقدمت إليها المفرزة الإسرائيلية، فقد تم إخلاء الطائرات والطيارين من مطارى العريش وبير الحمة إلى مطار ألماظة فى نفس اليوم حتى يتم تأمين هذه المطارات[٣].

وعلى ذلك، فقد كان التاسع والعشرين من ديسمبر ١٩٤٨ أكثر أيام الجيش المصرى حرجاً منذ بداية تلك الحرب فى فلسطين. إذ إن نجاح القوات الإسرائيلية فى الاستيلاء على العريش ـ لو تم فى ذلك اليوم ـ كان يعنى حصار الجيش المصرى فى القطاع الساحلى، وحرمانه من قاعدته الإدارية فى العريش، فضلاً عن أى إمدادات يمكن أن تصله من القاهرة، الأمر الذى كان يمثل كارثة عسكرية بكل المقاييس.

ولما لم يكن هناك فى صباح ذلك اليوم أية احتياطيات برية قادرة على صد المدرعات الإسرائيلية جنوب العريش، بإستثناء موقع دفاعى أنشأته الكتيبة التاسعة مشاة على عجل[٤]، فقد كانت القيادة المصرية فى الجبهة فى أمس الحاجة إلى تعطيل ذلك الهجوم، حتى يتوفر لها

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ٢٨ ديسمبر ١٩٤٨.

(٢) نفس المرجع، تقارير العمليات الجوية، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨. ـ وزارة الدفاع، العمليات الحربية لفلسطين عام ١٩٤٨، ج ٢، ص ١٦١.

(٣) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٣٦٠١ / س ج / ٢٦ / ج٢، العمليات الجوية إلى العمليات الحربية، برقية رقم ١/ س ج/ ٤/٧ (٣٨٦٦)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨.

نفس المرجع، القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان الحرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١/ س ج / ٤/٧ (٣٨٨٥)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨.

(٤) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص٤٤٥.

فسحة من الوقت لتجميع احتياطياتها ودفعها للدفاع عن المدينة المهددة(1). وفى هذه اللحظات الحاسمة، لم يكن هناك سوى القوة الجوية المصرية، لتوفير تلك الساعات الثمينة للحفاظ على شرف الجيش المصرى، الذى كان معلقاً بأجنحة نسوره فى ذلك اليوم.

وعلى ذلك، فقد قامت إدارة العمليات الجوية بحشد كل ما كان لديها من طائرات صالحة من المقاتلات والمقاتلات القاذفة والقاذفات وحتى طائرات النقل القادرة على حمل القنابل لإيقاف الهجوم الإسرائيلى على العريش مهما كان الثمن. ونتيجة لإنسحاب طائرات القوة الجوية التكتيكية إلى مطار ألماظة بعد تهديد تمركزاتها فى سيناء، وبُعد الأخير عن الأهداف الإسرائيلية المطلوب مهاجمتها، فقد كان من الصعب استخدام طائرات تلك القوة دون خزانات وقود إضافية، أو استخدام مطارات متقدمة لإعادة الملء بالوقود.

ولما كان السلاح الجوى المصرى يفتقر إلى الخزانات المطلوبة - بعد إسقاط العديد منها فى إمداد قوات الفالوجا - فقد أرسل الفريق محمد حيدر أحد كبار ضباط السلاح الجوى إلى الملحق الجوى البريطانى صباح ذلك اليوم، يخطره بعبور القوات الإسرائيلية للحدود المصرية وتقدمها نحو العريش، ويطلب تزويد السلاح الجوى المصرى بعشرين من خزانات الوقود الاحتياطية - الخاصة بالدوريات بعيدة المدى - على وجه السرعة. كما طلب وزير الحربية تسهيلات لطائرات السلاح الجوى المصرى فى المطارات البريطانية بمنطقة القناة(2).

وعلى ضوء بلاغ وزير الحربية المصرى ومطالبه، فقد قام السفير البريطانى بإبلاغ كل من القائد العام للقوات البريطانية فى مصر ووزارة الخارجية فى لندن بالموقف الجديد فى سيناء ومطالب وزير الحربية. كما طلب تعليمات حكومته بهذا الخصوص على وجه السرعة(3).

وبعد بضع دقائق من برقيته الأولى، أرسل السفير البريطانى يخطر الخارجية البريطانية، أن الملحق الجوى البريطانى قد تلقى إخطاراً جديداً من وزير الحربية المصرى، بوصول القوات اليهودية ١٠كم جنوب العريش داخل الحدود المصرية(1).

(1) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦٠١/ س ج / ٢٦ / ج٦، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١/ س ج/ ٧/ ٤ (٣٨٦٨)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨.

(2) F.O. 371/69289, J. 8282, Cairo to F.O., most immediate and confidential tel., No. 1793, 29.12.1948
(ملحق ٤٠)

(3) Idem

ولما كان الوقت حرجاً وثميناً فى الوقت نفسه، فلم تنتظر إدارة العمليات الجوية موافقة السلطات البريطانية على استخدام مطارات الأخيرة فى منطقة القناة. وأصدرت تعليماتها لطيارى المقاتلات والمقاتلات القاذفة، باعتبار مطارات القناة البريطانية بمثابة مطارات متقدمة للتزود بالوقود فى الأحوال الإضطرارية. ولم تجد قيادة القوات الجوية البريطانية فى منطقة القناة بُداً من تزويد الطائرات المصرية بالوقود على أساس أن هبوطها كان أمراً اضطرارياً من ناحية، وحتى لا تُتهم بتعويق الدفاع عن الأراضى المصرية من ناحية أخرى. ومن ثم، كانت طائرات القوة الجوية المصرية تهبط فى المطارات البريطانية فى رحلة العودة للتزود بالوقـــود ـ إذا كان موقفها حرجاً ـ قبل عودتها إلى ألماظة[٢].

وفى ذلك الوقت، وجهت القوة الجوية المصرية ضرباتها المستمرة بأكبر مجهود جوى تيسر لديها منذ بدء الحرب فى فلسطين (٧٢ طلعة طائرة)، ضد التجمعات الإسرائيلية فى أبى عجيلة ومفارزها المدرعة والميكانيكية المتقدمة على طول الطريق إلى بير لحفن جنوب العريش[٣]. ونتيجة للقصف الجوى المستمر طوال ذلك اليوم، تشتت ذلك الهجوم وتحطمت أغلب دباباته ومصفحاته على طول طريق أبى عجيلة ـ بير لحفن، الأمر الذى سمح للقوات البرية بتنظيم دفاعاتها على عجل ما بين بير لحفن والعريش ابتداءً من ظُهر ذلك اليوم[٤].

وما أن حل مساء ذلك اليوم المشهود، حتى بدأت فلول طلائع الهجوم الإسرائيلى ترتد إلى أبى عجيلة بعد خسائرها الجسيمة، واصطدامها بقوة كمين مصرى جنوب العريش[٥]. وبنهاية ذلك اليوم أرسل القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئاسة الأركان بالقاهرة يطمئنها على سيطرته على الموقف بعد تدعيم الدفاع عن العريش، ويشكر مجهود القوة الجوية، مطالباً باستمراره حتى ينسحب العدو متأثراً بخسائره[٦].

(١) (ملحق ٤١) F.O. 371/69289, Cairo to F.O., most immediate andoonfidential tel., No1799, 29.12.1948.

(٢) حديث مع اللواء طيار طاهر زكى ـ الذى شارك بمجهود كبير فى ذلك اليوم ـ خلال لقاء معه يوم ٧فبراير ١٩٨٩. ـ حديث تليفونى مع اللواء طيار جلال زيد، أحد الذين قاموا بمجهود كبير خلال ذلك اليوم، ٢ فبراير ١٩٨٩.

(٣) وزارة الدفاع، العمليات الحربية فى فلسطين عام ١٩٤٨، ج٢، ص ١٦١.

(٤) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦ـ١ /س ج/ ٢٦/ ج٦، تقرير استكشاف جوى، رقم ١/ س ج / ٧/٤ (٣٨٨٣)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١١٩.

(٥) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٤٥.

(٦) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦ـ١/ س ج / ٢٦ / ج٦، القائد العام بفلسطين، إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١ /س ح/ ٧/٤ (٣٣٨٠)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١١٨.

واستمر ضغط السلاح الجوى المصرى طوال يوم ٣٠ ديسمبر على القوات الإسرائيلية فى أبى عجيلة وبقايا القوات المنسحبة على طريق بير لحفن - أبى عجيلة. «وظهر فى آخر اليوم أن هجوم العدو قد تشتت نهائياً بسبب الضرب المستمر من الجو» [(١)].

وطبقاً لتقرير هيئة العمليات الحربية المشتركة عن ذلك اليوم، فقد أدى عدم وجود قوات احتياطية كافية للقيام بهجوم مضاد ومطاردة قوات العدو المنسحبة، إلى عدم استغلال المكاسب الكبيرة للضربات الجوية[(٢)]. إلا أنه فى اليوم التالى، بدأت القوات المصرية فى التقدم لاحتلال المناطق التى انسحب منها العدو وتطهير ألغامه شمال أبى عجيلة، فى الوقت الذى استمرت فيه الضربات الجوية تلهب ظهر القوات الإسرائيلية المنسحبة. وبصباح الأول من يناير ١٩٤٩، كانت القوات الإسرائيلية قد أتمت انسحابها من أبى عجيلة لتعيد تجميع قواتها وتعززها فى منطقة العوجة على الحدود المصرية / الفلسطينية، تمهيداً لهجومها الفاشل والأخير على رفح [(٣)].

وهنا نتوقف قليلاً، لمناقشة بعض الروايات المصرية، والإسرائيلية والغربية التى نسبت أسباب توقف الهجوم الإسرائيلى على العريش إلى غير الأسباب السابق توضيحها، والتى وردت فى الوثائق المصرية وأكدتها شهادة الشهود المعاصرين، الذين اشتركوا فى هذه الأحداث.

وبالنسبة للمصادر المصرية. فإن محمد حسنين هيكل فى كتابه «ملفات السويس»، يُرجع انسحاب القوات الإسرائيلية إلى توجه الحكومة المصرية إلى «الولايات المتحدة الأمريكية التى استطاعت بنفوذها فى إسرائيل "الشيوعية"، أن تقنعها بالإنسحاب من مشارف العريش مقابل أن تتوجه مصر إلى «رودس» لكى تضع توقيعها على اتفاقية هدنة دائمه تمهد - كما جاء فى مقدمتها - لإقامة «سلام عادل»[(٤)].

وبرر الكاتب توجه الحكومة المصرية إلى الولايات المتحدة بالضغوط التى تعرضت لها تلك

(١) أوراق اللواء المواوى الخاصة، مسودة تقرير هيئة العمليات المشتركة، ج٢، ص٣٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٣-٣٤.

(٣) نفس المرجع، ص٣٤-٣٧.

(٤) محمد حسنين هيكل، ملفات السويس، ص ٩٤.

الحكومة من الجانب البريطاني - عندما طلبت منه بعض العتاد الحربي - للاعتراف بأن ذلك الطلب يستند على معاهدة ١٩٣٦. وهو ما كان يسقط حجة مصر لتعديل المعاهدة، على أساس تغير الظروف التي كانت تتطلب هذه المعاهدة.

أما الدكتور أحمد عبد الرحيم مصطفى، فيشير إلى أن ذلك الإنسحاب من جنوب العريش يرجع إلى «أن السفير الأمريكي في تل أبيب قدم إلى الحكومة الإسرائيلية إنذاراً موجهاً إليها من الحكومة البريطانية مفاده أن عدم انسحاب القوات الإسرائيلية من سيناء سيرغم بريطانيا على تطبيق معاهدة ١٩٣٦. وحينئذ أصدر بن جوريون إلى القائد الإسرائيلي في القطاع الجنوبي - إيجال آلون - أمراً بإرجاء الهجوم على العريش وسحب قواته من الأراضي المصرية في أقرب وقت»[١].

كما يشير محمد حافظ إسماعيل في مذكراته إلى أنه كان ضمن الضباط الذين تم إرسالهم من القاهرة لتعزيز قوات العريش على أثر الغزو الاسرائيلي لسيناء.

وطبقاً لروايته :

«بدأنا على عجل في تنظيم الدفاع عنها. وفي مساء ٢٩ ديسمبر احتلت مقدمة القوة الإسرائيلية مطار العريش - بعد أن أخلته المقاتلات المصرية[٢] - وواصلت تقدمها إلى أطراف مدينة العريش، حيث أرغمتها مواقعنا الدفاعية على التوقف بعد أن دمرت عدداً من دباباتها»[٣].

ويستطرد حافظ إسماعيل موضحاً، أنه «خلال يوم ٢٩ديسمبر، أصدر مجلس الأمن قراراً بوقف إطلاق النار، وفي اليوم التالي، أعلنت بريطانيا التزامها بنجدة مصر طبقاً للمعاهدة المصرية / الإنجليزية. واعتباراً من يوم ٣١ ديسمبر بدأ تراجع القوة الإسرائيلية من الأراضي المصرية إلى أن اجتازت الحدود شرقاً إلى داخل الأراضي الفلسطينية»[٤].

أما بالنسبة للروايات الإسرائيلية الرسمية فقد اختلفت في رواياتها وإن أشار أغلبها بشكل

(١) أحمد عبد الرحيم، ، المرجع المشار إليه، ص ١٦٣.

(٢) لم تحتل القوات الإسرائيلية مطار العريش، وإنما احتلت أرض هبوط بير لحفن (المطار رقم ١٥).

(٣) محمد حافظ إسماعيل، أمن مصر القومي في عصر التحديات (القاهرة : مركز الأهرام للترجمة والنشر، ١٩٨٧) ص ٣٢.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

أو بآخر إلى تعرض الحكومة الإسرائيلية لضغط خارجي أجبرها على إيقاف الهجوم على العريش وسحب قواتها من الأراضي المصرية.

فبينما يقول بن جوريون إنه أعطى الأمر بوقف تقدم القوات الإسرائيلية جنوب العريش والإنسحاب لأن «القوات البرية المصرية كانت تعمل بقوة عظيمة وكان هناك خطر من أن تصطدم وحداتنا، وهى تعبر سيناء، بوحدات بريطانية»[١]، فإن رواية إيجال آلون تتلخص فى أنه «... كانت القوة الرئيسية الإسرائيلية تقف على أبواب العريش مستعدة لتوجيه الضربة الأخيرة حين أصدرت الحكومة، وهى تعمل تحت ضغط أمريكى سياسى، أوامرها بوقف التقدم وسحب جميع القوات من سيناء .. وبحلول ٥ يناير كان آخر جندى إسرائيلى قد انسحب من سيناء»[٢].

أما رواية إسحاق رابين فتتلخص فى أن التقدم إلى العريش كان بمبادرة من قيادة المنطقة الجنوبية[٣]، دون تنسيق مع الأركان العامة الإسرائيلية. وأنه خلال تقدم القوات الإسرائيلية إلى العريش فى صباح ذلك اليوم تعرضت لقصف الطائرات المصرية، كما قصفتها الطائرات الإسرائيلية بطريق الخطأ. ونتيجة لهذه الهجمات فقد قُتل عدد من الجنود الإسرائيليين وأصيبت سيارات كثيرة، وأنهم فى ذلك اليوم، تلقوا أمرا من رئاسة الأركان العامة بإيقاف التقدم، إلا أن قيادة المنطقة الجنوبية طلبت ليلة أخرى لاحتلال العريش. وأن القوة المهاجمة تحركت فى اتجاه المطار الثانى (مطار العريش رقم ١٠) الذى يبعد عن المدينة بمسافة ميلين، «غير أن هيئة الأركان العامة كانت أكثر إصراراً. واستقل آلون الطائرة إلى تل أبيب للحصول على أوامر حاسمة. ولكن فى منتصف الليل تبدد كل ما تبقى لدينا من آمال عن طريق رسالة وردت عن آلون بالراديو تقول : لا تقدم انسحبوا من العريش؟ ونفذنا الإنسحاب على مراحل...»[٤].

أما المرجع الإسرائيلى الرسمى لحرب ١٩٤٨ (تاريخ حرب الاستقلال) فيشير إلى تحرك

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج٢، ص ٢١٧.

(٢) آلون، بناء الجيش الإسرائيلى، ص ٤٣-٤٤.

(٣) كان إيجال آلون قائد المنطقة الجنوبية بينما كان إسحاق رابين رئيس عملياته.

(٤) رابين، إسحاق، مذكرات إسحاق رابين، ترجمة هيئة الإستعلامات المرجع المشار إليه، ص٥٦. - انظر أيضاً، نفس المؤلف، من مفكرة إسحاق رابين، ترجمة دار الجليل (عمان : دار الجليل، ١٩٨١)، ص٥٦.

قوة الهجوم فى إتجاه العريش ظُهر التاسع والعشرين. وأن الغرض من ذلك التحرك كان «الإغارة لا الاحتلال»(١). وبعد تقدم القوة الإسرائيلية ساعتين فى الصحراء احتلت المطار الواقع على مسافة ١٥كم جنوب العريش (أرض هبوط بير لحفن) الذى كان خالياً، ثم تابعت القوة المدرعة تقدمها شمالاً. «وعلى مسافة ١٣كم تقريباً جنوبى العريش، عند بير لحفان (لحفن)، اصطدم رجال الكتيبة ٢/ اللواء المدرع بقوة مصرية بحجم كتيبة، على وجه التقريب»(٢) .

وطبقاً لما جاء فى ذلك المرجع، فقد شُن الهجوم على الفور، «وتم احتلال الموقع على الرغم من كثافة النيران المتواصلة المضادة للدروع، التى واجهت المدرعات المهاجمة. وأوشك الليل على الحلول. فأُوقِفَتْ المطاردة، فى اتجاه العريش وقواتنا على مسافة ١٠كيلومترات تقريباً منها»(٣).

ويوضح نفس المرجع أنه «دُرست خطة للبقاء فى الموقع المحتل خلال الليل، على أن يبدأ التحرك منه إلى الشمال فى صباح اليوم التالى، ولكن سرية المشاة التى كان من المقرر أن تحافظ على الموقع لم تصل فى الموعد، فأُومِرَتْ الكتيبة ٢ / اللواء المدرع بالعودة إلى أبى عجيلة»(٤).

ومن ثم، انسحبت القوة المهاجمة «وفى يوم ١٢/٣٠، عادت الكتيبة ٢/ اللواء المدرع (طليعة ذلك الهجوم) إلى أبى عجيلة. وحال وضع المدرعات التقنى دون الاستمرار فى العملية. وبعد ساعات قليلة من ذلك، كانت الكتيبة فى طريق عودتها إلى الأراضى الإسرائيلية، للتمركز فى جوار بئر السبع»(٥). أما باقى القوات الإسرائيلية التى كانت بأبى عجيلة، والمفارز والدوريات التى دُفعت إلى القسيمة وبير الحمة فقد تلقت أمراً بالإنسحاب على أثر الإنذار البريطانى الذى وُجه إلى إسرائيل(٦).

وتتلخص رواية حاييم هيرتزوج، فى أنه «فى الأول من يناير (١٩٤٩) سلم سفير الولايات

(١) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الإستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧-١٩٤٨)، ص ٦٩٢.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

(٦) نفس المرجع، ص ٦٩٣-٦٩٤.

المتحدة فى إسرائيل إنذاراً من الحكومة البريطانية : ما لم تنسحب القوات الإسرائيلية من سيناء فإن البريطانيين سيضطرون إلى تطبيق نصوص معاهدة ١٩٣٦، مما سيدفعهم إلى تقديم المساعدة للمصريين.

«وحتى لا يأخذ بن جوريون أى مخاطر سياسية - واضعاً فى اعتباره الضعف الفطرى للدولة الناشئة - فقد أمر إيجال آلون بتأجيل الهجوم على العريش وانسحاب كل القوات من سيناء بصباح ٢ يناير»(١).

أما المؤرخ العسكرى الأمريكى «تريفور دى بوى» فيرى أن «الحكومة الإسرائيلية قد تعرضت لضغوط سياسية للإنسحاب من سيناء على أثر قرار مجلس الأمن فى ٢٩ ديسمبر، والذى قضى بوقف إطلاق النار. وفى ٣٠ ديسمبر أعلنت بريطانيا أنه بناء على بنود المعاهدة الإنجليزية - المصرية، فإنها ستضطر إلى معاونة المصريين مالم ترضخ إسرائيل على الفور لمطالب الأمم المتحدة بإيقاف إطلاق النار والإنسحاب من الأراضى المصرية. وقد تلقى جنرال آلون الأوامر بتأجيل الهجوم على العريش. وفى اليوم التالى - ٣١ ديسمبر - تلقى الأوامر للإنسحاب تماماً من الأراضى المصرية»(٢).

وهكذا نرى أن الروايات المصرية والإسرائيلية والغربية التى تم استعراضها، قد أرجعت فى جملتها تخلى القوات الإسرائيلية عن هجومها على العريش وانسحابها من الأراضى المصرية إلى الضغوط السياسية الأمريكية - طبقاً لروايتى هيكل وآلون - أو إلى الإنذار والتهديد البريطانى، كما ذهبت باقى المصادر.

ولما كانت كل هذه الروايات تخالف ما جاء فى الوثائق المصرية كما رأينا، فإنه يتحتم مناقشتها لإظهار الحقيقة التاريخية، خاصة وأن مصادر هذه الروايات تعتبر من المراجع الأساسية للباحثين فى موضوعات الصراع العربى/الإسرائيلى سواء فى جوانبه السياسية أو العسكرية. وستستند هذه المناقشة على الوثائق الأرشيفية لوزارتى الخارجية البريطانية والأمريكية، فضلاً عن وثائق وزارة الدفاع المصرية وأقوال السياسيين والعسكريين والمؤرخين والكتاب الذين تُناقش أقوالهم.

---

(١) Herzog op. cit., pp. 101-102 .

(٢) Dupuy, op. cit., p. 112 .

وبدايةً، فهناك شبه اتفاق بين ما جاء فى المصادر الإسرائيلية والمصرية والغربية، فضلاً عن وثائقها، بالنسبة لبدء تحرك طلائع القوات الإسرائيلية من أبى عجيلة وتوجهها إلى العريش فى صباح التاسع والعشرين من ديسمبر، حيث وصلت مفارزها المتقدمة إلى أرض الهبوط فى منطقة بير لحفن (المطار رقم ١٥) ١٥كم جنوب العريش الساعة ١٤,٣٠ من نفس اليوم[١].

ويوضح تقرير طلعة استطلاع قائد السرب مصطفى كمال نصر - فى الساعة الرابعة من مساء ذلك اليوم - آثار هجمات القوة الجوية المصرية على طلائع القوات الإسرائيلية قائلاً :

«... قوات العدو منتشرة على الطريق من أبى عجيلة حتى مطار ١٥ (بير لحفن). عند مطار أبى عجيله (أرض هبوط بريطانية مهجورة) وشماله عربات العدو منتشرة ولا يوجد بها أفراد، وهم معتصمون بالغرود الرملية. عربات العدو أغلبها اكتسح (جواً)، وأغلب المنطقة الموجودة بها بعض المصفحات لا يمكن عمل مناورة بها، ولم تلجأ إليها إلا للهروب من الطائرات، وقد هجرها ركابها واكتسحوا ولم يحاولوا الضرب علىَّ مطلقاً رغم طيرانى الواطى على وجه الأرض. ولا يوجد أى نشاط للعدو على طريق أبى عجيلة - الإسماعيلية. أعتقد أن هذا الهجوم قد تم تشتيته. وإذا حاول العدو لم (جمع) شعثه ليلاً، فقواتنا فى المنطقة يمكنها صده»[٢].

إلا أن تقرير طلعة الاستطلاع (البريطانية/ المصرية) المشتركة فى الثامنة من صباح اليوم التالى (٣٠ ديسمبر)، يوضح أن قوات العدو المتقدمة اكتفت من الغنيمة بالإياب تحت ستار الظلام، بعد أن نفثت عن غضبها - لما لحقها من خسائر على يد القوة الجوية المصرية، بحرق المنشآت المختلفة فى أرض هبوط بير لحفن (١٥كم جنوب العريش) قبل انسحابها. ويؤكد تقرير الاستطلاع لتلك الطلعة أنه لم يكن هناك أى قوات إسرائيلية جنوب العريش حتى ١٠ ميل (١٦,٠٩كم) جنوب بير لحفن، أى حتى مشارف أبى عجيلة[٣].

---

(١) أرسلت إدارة العمليات الجوية إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة برقية شفرية رقم ١/س ٤/٧/٩ (٣٨٧٥) الثالثة مساء ٢٩ ديسمبر جاء فيها :

آخر معلومات عن الموقف بالميدان الساعة ١٤٣٠. قوات العدو متجمعة فى أبى عجيلة. طلائعها بالقرب من بير لحفان (لحفن) على طريق أبى عجيلة - العريش. تقدر تجمعات العدو بحوالى ٦٠ مصفحة وعربات أخرى منتشرة على جانبى الطريق. وتجمعها الرئيسى فى أبى عجيلة. قواتنا تحتل بير لحفان (لحفن)، وممتدة شمالاً على الطريق للعريش.

انظر وثائق وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦١ـ١/س ج/ ٦/٢٦ج، مسلسل ١١٤.

(٢) نفس المرجع، تقرير استكشاف جوى لطلعة الساعة ١٦٠٠، من قائد السرب مصطفى كمال نصر، رقم ١/س ج/٧/٤ (٣٨٨٢)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١١٩.

(٣) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ٣٠ ديسمبر ١٩٤٨.

وعندما كرر قائد السرب مصطفى كمال نصر الاستطلاع الجوى لتلك المنطقة ظُهر نفس اليوم، فإنه أكد أنه «لا يوجد للعدو أى نشاط ولا عربات على طريق العريش وجنوب المطار رقم ١٠ (مطار العريش) كذلك المطار رقم ١٥ (أرض هبوط بير لحفن) خالٍ من القوات المعادية، وكذلك الوادى. عربات العدو متقهقرة وتقدر بحوالى ٦٠ عربة مصفحة ولورى ما بين تقاطع الطرق عند أبى عجيلة»(١).

وفى مساء ذلك اليوم، أرسل القائد العام للقوات المصرية بفلسطين برقية إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة جاء فيها، «الآن يجر العدو ما يمكنه جره من مصفحاته التالفة عائداً إلى مواقعه الأولى بعد أن دفع فى محاولته هذه ما يقرب من المائة عربة ومصفحة، ومنها ما أصابته المدافع المضادة للدبابات، من نوع الشيرمان الموجودة أمام مواقعنا الآن. وكان بفضل الله وعونه فى مفاجأة الطيران بظهوره فى هذه العملية أثر كبير، ونسأل الله التوفيق»(٢).

وفى برقيته إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة مساء الحادى والثلاثين من ديسمبر، يشير القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى انسحاب القوات الإسرائيلية من أبى عجيلة بعد أن بثت ألغامها فى تلك المنطقة. «إلا أن قواتنا تمكنت من أزالتها والتقدم جنوباً بشرق فى اتجاه أبى عجيلة إلى مسافة ١٥ كم من مواقعنا السابقة فى بير لحفان (لحفن) أى ٨ كم غرب أبى عجيلة حيث احتلت مواقع حاكمة وعززتها بالأسلاك. وتكبد العدو خسائر فادحة حيث حطم الطيران معظم ما تبقى من مصفحاته وعرباته وعادت جميع طائراتنا سالمة عدا طائرة واحدة مفقودة»(٣).

وفى صباح الأول من يناير، أكدت تقارير طلعات الاستطلاع الجوى إتمام إنسحاب القوات الإسرائيلية من أبى عجيلة بقولها :

«لا يوجد أى قوات بأبى عجيلة. لا توجد الخيام والعربات التى كانت حول تقاطع الطرق. الطريق من أبى عجيلة إلى العريش ٢٠ كم لا توجد عليه تحركات. اختفت العربات التى كانت

(١) نفس المرجع، تقرير استكشاف جوى لطلعة الساعة ١٢٥٥، ٣٠ ديسمبر، مسلسل ١٦٢.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦-١ /س ج/٢٦/ج٦، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١/س ج/ ٧/ ٤ (٣٩٠٤)، ٣٠ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١٤١.

(٣) نفس المرجع، القائد العام بفلسطين إلى رئيس أركان الجيش بالنيابة، برقية رقم ١ /س ج /٧/ ٤ (٣٩١٦)، ٣١ ديسمبر ١٩٤٨، مسلسل ١٤٨.

أمس حول الطريق الفرعى الممتد من طريق أبى عجيلة ـ العوجة جنوباً إلى جبل ضلفة، وكذا العربات على سفح جبل مكسر الفناجيل الجنوبى الغربى حيث كانت أمس. لا تحركات على طريق أبى عجيلة ـ المطار ٢٠ (بير الحمة)»(١).

ومن هذا السياق المتكامل للوثائق الأرشيفية المصرية لتلك الحرب، نرى بوضوح أن انسحاب القوات الإسرائيلية من مشارف العريش تم ليلة ٢٩/٣٠ ديسمبر. كما كانت القوات الإسرائيلية المتبقية فى أبى عجيلة تستعد للانسحاب من مواقعها بعد ظهر الحادى والثلاثين من ديسمبر وأتمته ليلة ٣١ ديسمبر/١يناير، بحيث كانت المنطقة خالية عندما توجهت إليها الطائرات المصرية فى صباح الأول من يناير ١٩٤٩.

وبعد أن استعرضنا توقيتات وتسلسل أعمال انسحاب القوات الإسرائيلية من مشارف العريش والأراضى المصرية عامة، كما جاءت فى الوثائق الأرشيفية لوزارة الدفاع المصرية، فإنه يتعين علينا هنا أن نبحث حقيقة تأثير ذلك الإنذار الشهير ـ بريطانياً كان أم أمريكياً ـ على ردع الهجوم الإسرائيلى على العريش، وإجبار الحكومة الإسرائيلية على التخلى عن ذلك الهجوم، وسحب قواتها من الأراضى المصرية، طبقاً لما جاء فى الروايات التى يتم مناقشتها.

وبداية، فقد قدمٌ حايم هيرتزوج ـ دون أن يدرى ـ الحجة الدامغة للرد على مقولته، وكل روايات القائلين بتأثير ذلك الإنذار، على وقف الهجوم الإسرائيلى على العريش، وسحب القوات الإسرائيلية من مشارفها ثم من الأراضى المصرية بعد ذلك، حين قرر فى كتابه أن السفير الأمريكى قدمٌ ذلك الإنذار للحكومة الإسرائيلية فى الأول من يناير ١٩٤٩(٢).

فهذا القول من هيرتزوج يعنى ببساطة، أن ذلك الإنذار قُدم للحكومة الإسرائيلية بعد يومين من انسحاب القوات الإسرائيلية فعلاً من مشارف العريش وبعد أن بدأ انسحابها كليةً من الأراضى المصرية، كما رأينا من الوثائق المصرية. وهو ما يعنى، أن تخلِّى القيادة الإسرائيلية عن استكمال الهجوم على العريش، كان لأسباب أخرى غير ذلك الإنذار المُفْترَى عليه.

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ١ يناير ١٩٤٩.

(٢) Herzog., op. cit., p.101.

فما هى تلك الأسباب المنطقية، التى قد تجبر قيادة سياسية أو عسكرية على التخلى عن هجوم ناجح، كما تزعم المصادر الإسرائيلية والتى ذهبت مذهبها؟

إن الروايات التى تجرى مناقشتها، لا تقدم لنا إلا أسباباً أخرى واهية يمكن إجمالها فى أربع نقاط هى :

(١) القوة البرية المصرية التى كانت تعمل بقوة عظيمة كرواية بن جوريون.

(٢) الخوف من اصطدام الوحدات الإسرائيلية بقوات بريطانية فى سيناء، كرواية بن جوريون أيضاً.

(٣) شن الهجوم على العريش بمبادرة من قيادة المنطقة الجنوبية دون علم رئاسة الأركان العامة، كرواية إسحاق رابين.

(٤) شن الهجوم على العريش بغرض الإغارة وليس الاحتلال، وانسحاب القوة المهاجمة ليلة ٣٠/٢٩ ديسمبر نظراً لعدم وصول السرية التى كانت ستحافظ على الموقع فى الوقت المحدد، كرواية المرجع الرسمى الصادر عن الأركان العامة الإسرائيلية.

وبالنسبة للسبب الأول سأكتفى بالرد عليه بما جاء فى الوثائق المصرية، والتى سبقت الإشارة إليها والتى تؤكد أن الطريق كان مفتوحاً إلى العريش أمام القوات الإسرائيلية صباح التاسع والعشرين من ديسمبر إلى أن بدأت الاحتياطيات المصرية تأخذ مواقعها على عجل فى منطقة بير لحفن جنوب المدينة ابتداءً من ظهر ذلك اليوم(١).

أما بالنسبة للسبب الثانى، فقد كان معروفاً أن القوات البريطانية تتمركز فى منطقة قناة السويس، وليس لها أية قوات فى سيناء. فضلاً عن أنه لا فرق هناك البتة بين غزو الأراضى المصرية واحتلال أبى عجيلة - وهو ما صدّقت به الأركان العامة الإسرائيلية طبقاً لرواية رابين - وبين احتلال العريش. فكلاهما أرض مصرية، سواء من ناحية رد الفعل المصرى أو البريطانى تجاه ذلك الغزو، كما سنرى فيما بعد.

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ٢٦.١/س ج /٦/٢٦ج، القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١/س ج/٤/٧ (٣٨٦٨)، ٢٩ ديسمبر ١٩٤٨.

أما كون الهجوم الإسرائيلى على العريش شن بمبادرة من قيادة المنطقة الجنوبية دون علم رئاسة الأركان الإسرائيلية، فهو قول غريب، حتى بالنسبة للقوات الإسرائيلية، فى ذلك التاريخ، والتى يؤكد قائد المنطقة الجنوبية نفسه انضباطها(1). فضلاً عن أن ما ذكره رابين يتناقض تماماً مع رواية حاييم هيرتزوج، والتى تؤكد أن ذلك الهجوم كان مخططاً كجزء من فكرة العملية «حوريب»(2). وبالتالى، فإن رئاسة الأركان العامة التى تدير مثل هذه العملية الاستراتيجية الحاسمة، لابد أن تكون على علم بكل أجزاء خطتها.

وحتى لو سلمنا بصحة رواية رابين، فإنها تتعارض تماماً مع فلسفة القيادة الإسرائيلية، والتى تتبني مبادرات مرؤسيها - حتى لو لم يكن مصدقًا عليها - مادامت تلك المبادرات ناجحة وتحقق كسباً جديداً لتلك القيادة. وأى مكسب كان أفضل من تطويق وحصار الجيش المصرى المتبقى فى فلسطين وعزله عن قواعده فى مصر؟ وعلى ذلك، فلو كانت كل من القيادتين السياسية والعسكرية قد اعترضتا على مبادرة الهجوم على العريش وطلبتا وقفها، فلابد أن ذلك راجع لفشلها وعدم قدرتها على تحقيق أهدافها، فضلاً عن تسببها فى خسائر كبيرة لم تكن مقبولة من كلتا القيادتين السياسية والعسكرية.

وبالنسبة للسبب الأخير - والذى جاء فى المرجع الصادر عن الأركان العامة الإسرائيلية - فهو أغرب الأسباب جميعاً. فبالإضافة إلى أنه يقدم سبباً آخر للهجوم على العريش «الإغارة وليس الاحتلال» والذى انفرد به ذلك المصدر، ويتعارض مع كل الروايات الإسرائيلية الأخرى، التى شارك أصحابها فى صنع ذلك الحدث، فإنه يقدم فى طياته ما يهدم تلك المقولة من أساسها.

فطبقاً لما جاء فى هذا المصدر، فإن القوة التى تقدمت للإغارة على العريش كانت تتكون من الكتيبة الثانية من اللواء المدرع فى المقدمة، وقيادة لواء النقب فى الوسط، وشكلت كتيبة الكوماندو رقم ٩ مؤخرة القوة المغيرة، بعد أن تم ترك الكتيبة السابعة من لواء النقب فى أبى عجيلة، ودفع فصيلة من تلك الكتيبة تدعمها فصيلتان من سيارات الجيب لشن غارة أخرى على مطار بير الحمة(3). ومن ذلك نرى، أنه بينما كانت قوة الإغارة على بير الحمة لا تتعدى فصيلة

(١) ألون، بناء الجيش الإسرائيلى، ص٤٤.

(٢) Herzog, op. cit., p.98

(٣) الأركان الإسرائيلية العامة، تاريخ حرب الإستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧-١٩٤٨)، ص ٦٩١.

مشاة مدعمة لا يدخل فى تشكيلها أية مدرعات، كانت قوة الإغارة المزعومة على العريش مجموعة لواء عدا كتيبة مشاة، ويدخل ضمنها كتيبة مدرعة وكتيبة كوماندوز. وذلك يعنى أن القوة التى كانت تستهدف العريش كانت أكبر من مجرد قوة إغارة، فضلاً عن أنها كانت تشتمل على قوة مشاة ممثلة فى كتيبة الكوماندو. وإذا كانت الكتيبة الأخيرة قد انشغلت فى جمع الغنائم من المطار الواقع على مسافة ١٥كم جنوب العريش (أرض هبوط بير لحفن) الذى وُجد خالياً - كرواية ذلك المرجع - فَلِمَ كان تأخر سرية المشاة التى كان عليها المحافظة على الموقع الذى تم احتلاله، وكتيبة المشاة السابعة فى أبى عجيلة على مسيرة أقل من نصف ساعة؟ بل ولم كانت الرغبة فى الحافظ على الموقع إذا كان الغرض هو الإغارة وليس الاحتلال؟

وبالإضافة إلى هذه المتناقضات فى رواية مرجع الأركان العامة الإسرائيلية، فإنه يقدم لنا سبباً آخر لإنسحاب القوة المهاجمة من بير لحفن بعد اصطدامها بالموقع المصرى هناك، حين قرر أن وضع المدرعات التقنى حال دون استمرارها فى العملية فانسحبت من الأراضى المصرية يوم ٣٠ ديسمبر.

ومن المناقشة السابقة، فإنه يمكننا أن نرى أن ذلك الإنذار الأنجلو/أمريكى المُفترى عليه، ليس فقط بريئاً من إيقاف الهجوم على العريش، وانسحاب القوات الإسرائيلية من مشارفها، بل أنه أيضاً لم يردع القيادة الإسرائيلية عن شن هجوم جديد على رفح عبر الأراضى المصرية بعد ثلاثة أيام فقط من تسلمها لذلك الإنذار.

ولما كانت المصادر التى تجرى مناقشتها قد أشارت إلى ذلك الإنذار بإيماءات مختصرة توحى باستنتاجات خاطئة، فقد كان من المناسب هنا أن نُلقى مزيداً من الضوء على ذلك الإنذار وملابساته، لأنه يرد على الروايات التى نناقشها من ناحية، ويؤكد صحة ما ذهب إليه هذا البحث من ناحية أخرى، فضلاً عن أنه يوضح نوايا وسياسات الحكومتين البريطانية والأمريكية تجاه تداعيات الموقف فى سيناء، وهل كانت الحكومة البريطانية جادة فعلاً فى الدفاع عن الأراضى المصرية؟ أو كانت تحاول فقط ابتزاز الحكومة المصرية؟ كما ذهبت بعض المصادر. وهل كان ذلك الإنذار دفاعاً عن مصر أم حماية لإسرائيل؟ ذلك ما سوف تجيب عليه الوثائق الأمريكية والبريطانية.

وتعود بداية قصة هذا الإنذار إلى أحداث التاسع والعشرين من ديسمبر، عندما أرسل

الفريق محمد حيدر - وزير الحربية - يطلب من الملحق الجوى البريطانى خزانات الوقود الاحتياطية لطائرات سبيتفير المصرية، ويبلغه بوصول القوات الإسرائيلية إلى مسافة عشرة كيلو مترات جنوب العريش. وعلى ضوء ذلك الموقف والمطالب المصرية، أرسل السفير البريطانى البرقيتين أرقام ١٧٩٣، ١٧٩٩ فى نفس اليوم إلى وزارة الخارجية البريطانية يطلب تعليماتها بهذا الشأن، فى الوقت الذى أرسل فيه نُسخاً من هاتين البرقيتين إلى السفارات البريطانية الأخرى التى يهمها الأمر، ومنها السفارة البريطانية فى واشنطن، طبقاً لنظام المراسلات المعمول به فى وزارة الخارجية البريطانية. كما أبلغ السفير البريطانى القائد العام للقوات البريطانية فى مصر بالموقف الجديد فى سيناء ومطالب وزير الحربية المصرى(١).

وما أن تلقت الخارجية البريطانية برقيتى سفيرها فى القاهرة حتى أرسلت فى نفس اليوم إلى السفير البريطانى فى واشنطن برقية تقول له فيها :

«عليك أن تبلغ فوراً وزارة الخارجية الأمريكية ما جاء فى برقيتى القاهرة رقمى ١٧٩٣، ١٧٩٩، ويجب أن تقول أنه لا «أكرر لا» يتوفر لديك أية تأكيدات من أى مصدر آخر لتصريحات وزير الحربية المصرى، إلا أن التعليمات قد صدرت إلى القوات الجوية الملكية (البريطانية) فى مصر لتتحقق من الموقع (الذى تقدمت إليه القوات الإسرائيلية) بالإستطلاع الفورى.

«يجب أن تضيف، أنه إذا كانت القوات اليهودية تهاجم الأراضى المصرية حقيقة، فإن التزاماتنا تبعاً للمعاهدة الإنجليزية - المصرية ستوضع بالطبع موضع التنفيذ(٢).

ويبدو أنه تحدَّد صباح الثلاثين من ديسمبر لتنفيذ طلعة الاستطلاع الجوى البريطانية للمواقع التى وصلتها القوات الإسرائيلية، بالتنسيق مع السلاح الجوى المصرى. حيث يوضح تقرير العمليات الجوية عن الثلاثين من ديسمبر، أن ثلاث طائرات سبيتفير مصرية يقودها كل من قائد السرب كامل خليل عفت وقائد السرب القرموطى والطيار أول طاهر زكى قد تقابلت مع ست طائرات بريطانية فوق الإسماعيلية فى الثامنة من صباح ذلك اليوم وصحبتها لاستطلاع المنطقة جنوب أرض الهبوط فى بير لحفن بمسافة ١٧ كم وشمالاً حتى العريش.

(١) F.O. 371/ 69289, Cairo to F.O.,tel., No. 1793 and 1799, loc cit.

(٢) F.O. 371/ 69289, F.O. to Washington, secret and most immediate tel., No. 13611, 29.12.1948. (ملحق ٤٢).

ولما كانت القوات الإسرائيلية قد انسحبت فى الليلة السابقة إلى منطقة تقاطع الطرق شرق أبى عجيلة، كما جاء فى الوثائق المصرية السابقة، فقد وجدت طائرات الاستطلاع ـ طبقا لما جاء فى تقريرها ـ أن المطار ١٥ (بير لحفن) خالٍ ماعدا طائرة سبيتفير(١)، وكل مافى المطار محروق ولا أثر للعدو فى المنطقة. كما كانت قواتنا تحتل الطريق من بير الروافعة حتى العريش(٢).

وعلى أثر طلعة الاستطلاع الجوى التى قام بها قائد السرب مصطفى كمال نصر ظُهر نفس اليوم ـ والتى سبقت الإشارة إليها ـ وأكد فيها انسحاب القوات الإسرائيلية حتى تقاطع الطرق شرق أبى عجيلة ـ فقد قام الطيارون المصريون الثلاثة أنفسهم بمصاحبة ست طائرات سبيتفير بريطانية مرة أخرى لاستطلاع المنطقة حيث تأكد لها وجود قوات إسرائيلية عند تقاطع الطرق شرق أبى عجيلة «معهم حوالى ٤٠ عربة مختلفة بعضها مصفحات، والطريق إلى المطار ١٥ (بير لحفن) لانشاط به مطلقاً»(٣).

وما أن تأكدت السلطات البريطانية فى مصر من وجود القوات الإسرائيلية فى منطقة أبى عجيلة، حتى أرسلت هذه المعلومات إلى كل من وزارة الخارجية البريطانية وسفارتها فى واشنطن، حيث تسلمها السفير البريطاني وهو يهم للقاء وزير الخارجية الأمريكية. وفى نفس الوقت، بدأت السلطات البريطانية فى مصر توصى بالضغط لطرد اليهود من الأراضى المصرية. فبينما نصح السفير البريطانى حكومته باتخاذ إجراء فعال لضمان طرد اليهود من الأراضى المصرية فى أقرب وقت، حتى تزداد هيبة بريطانيا فى مصر والبلاد العربية بما يساعد على الضغط فى سبيل التسوية، فإن مكتب الشرق الأوسط البريطانى كان يرى أن العقوبات التى تضمنها قرار مجلس الأمن لايمكنها ردع السلطات الإسرائيلية التى أسكرتها نشوة النصر. ومن ثم، فإن المكتب شدد على أنه مالم تتخذ بريطانيا خطوات تنقذ العرب من نهاية مأساوية للحرب، فإن وضعها كله فى هذه المنطقة سيتعرض لخطر فادح (٤).

(١) يبدو أن هذه الطائرات كانت عاطلة فلم يتم نقلها سواء بواسطة القوات المصرية أو الاسرائيلية قبل انسحابها.

(٢) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف رقم ٢٨٠، تقارير العمليات الجوية، ٣٠ ديسمبر ١٩٤٨.

(٣) نفس المرجع، مسلسل ١٦١.

(٤) أحمد عبد الرحيم، المرجع المشار إليه، ص ١٦٢.

وتشير الوثائق البريطانية والأمريكية فى تلك الفترة إلى أن وزارة الخارجية البريطانية قد تحركت تجاه تلك الأزمة فى اتجاهين مختلفين، إلا أنهما فى النهاية يستهدفان نفس الغرض، وهو تاكيد فاعلية معاهدة ١٩٣٦.

وبالنسبة للاتجاه الأول، فقد قام السفير البريطانى فى واشنطن كما رأينا وطبقا لتعليمات حكومته، بإخطار الخارجية الأمريكية بمضمون برقيتى السفير البريطانى فى القاهرة رقمي ١٧٩٣، ١٧٩٩ ونية الحكومة البريطانية لتطبيق التزاماتها فى معاهدة ١٩٣٦، لوصحت الأنباء الواردة من القاهرة عن أختراق القوات الإسرائيلية للأراضى المصرية (١).

وفى اليوم التالى (٣٠ ديسمبر، طلب السفير البريطاني فى واشنطن ـ بناءً على تعليمات حكومته ـ مقابلة الرئيس ترومان. إلا أنه لانشغال الأخير وتغيب جورج مارشال وزير الخارجية، فقد تم اللقاء مع وزير الخارجية بالنيابة، حيث سلمه السفير مذكرة بخصوص الموقف فى فلسطين، وقرأ عليه نص البرقية التى تسلمها من السفير البريطانى فى القاهرة فى صباح نفي اليوم، والتى تؤكد اختراق القوات الإسرائيلية للأراضى المصرية من الجنوب والجنوب الشرقى فى اتجاهى رفح والعريش، واستيلائها على أراضى الهبوط المصرية. الأمر الذى أدى الى هبوط طائرات سپيتفير المصرية فى المطارات البريطانية فى منطقة القناة لنفاذ وقودها، مما يدل على أنه لم يعد ممكنا استخدام المطارات المصرية المتقدمة(٢).

أما المذكرة البريطانية والتى طلب السفير البريطانى تسليمها للرئيس ترومان، فقد أوضحت فيها الخارجية البريطانية أن كل الأدلة التى توفرت لدى الحكومة البريطانية تشير إلى عدم التزام اسرائيل بالهدنة وقرارات الأمم المتحدة. وأن القوات الإسرائيلية تقاتل فى الأراضى المصرية حيث تحتل المطارات. وأن الحكومة البريطانية تنظر إلى الموقف بإهتمام بالغ. وأنه «مالم يتم انسحاب اليهود من الأراضى المصرية، فإن الحكومة البريطانية ستضطر لإتخاذ خطوات نحو تنفيذ التزاماتها، تبعاً للمعاهدة المبرمة بينها وبين مصر عام ١٩٣٦. وقد يتسبب

(١) Foreign Relations of the United States 1948, Volume V, Part 2, The Acting Secretary of State to the U.S. Delegation at Paris, secret tel., No. 4957, 29.12.1948, (Washington: U.S. Government Printing Office, 1976), p. 1698. (ملحق ٤٣)

(٢) Ibid., Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State, top secret, 30.12.1948., pp. 1701- 1702 (ملحق ٤٤)

عن ذلك الموقف أخطر النتائج الممكنة ليس فقط على المصالح الاستراتيجية الإنجليزية - الأمريكية في الشرق الأدنى، بل أيضاً للعلاقات الأمريكية مع كل من بريطانيا وأوروبا الغربية»(١).

كما أكدت المذكرة على «أنه ليس لدى الحكومة البريطانية رغبة فى الصراع مع اليهود، بشرط أن يقبلوا قرارات مجلس الأمن للأمم المتحدة والالتزام بها. وأنهم لازالوا يثقون فى تغلب الآراء الأكثر حكمة بين اليهود. كما يثقون فى أنه سيكون ممكناً للولايات المتحدة أن تتصرف مع اليهود بما يجعل العمل العسكرى البريطانى على الحدود المصرية - تبعاً لمعاهدتنا مع مصر - أمراً غير ضرورى، وهو ما يتأكد فقط بانسحاب اليهود من الأراضى المصرية فوراً»(٢).

وأشارت المذكرة السابقة فى فقرتها الرابعة إلى أن الحكومة البريطانية على ضوء الغزو الإسرائيلى لمصر وتهديد إسرائيل لشرق الأردن باستئناف القتال ضدها ما لم توقع معها اتفاقية سلام وليس هدنة، فإن الحكومة البريطانية مضطرة إلى إرسال عتاد حربى لشرق الأردن حفاظاً على منشآتها هناك. وإنها «على ضوء الاستخدام العدوانى للأسلحة التى حصل عليها اليهود من الدول التى تدور فى فلك روسيا، فإن الحكومة البريطانية ستجد نفسها فى وضع لا يمكنها فيه رفض تنفيذ العقود البريطانية (عقود التسليح) مع البلاد العربية»(٣).

وفى ذلك الإجتماع مع وزير الخارجية الأمريكية بالنيابة سُئل السفير البريطانى عن رأيه فيما إذا كانت بريطانيا ستنفذ ما جاء فى الفقرة الرابعة من مذكرتها (بخصوص تنفيذ عقود التسليح مع الدول العربية)، إذا جعلت الولايات المتحدة من الممكن تنفيذ ما جاء فى الفقرة الثالثة من المذكرة (بخصوص انسحاب القوات الإسرائيلية مع الأراضى المصرية). وقد أجاب السفير - بناءً على وجهة نظره الشخصية - «أنه من الممكن ألا تستأنف حكومته تسليح الدول العربية الأخرى إذا أمكن حقاً كبح جماح الإسرائيليين بالنسبة لهجومهم الحالى على مصر وعودة قواتهم عبر الحدود»(٤).

---

(١) (ملحق ٤٥) Ibid., Note Verbale by the British Embassy (Annex), pp. 1703.

(٢) Idem.

(٣) Idem.

(٤) Ibid., Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State, 30.12.1948, op. cit., p. 1702

وبينما كان التحرك البريطانى الأول يتجه إلى الضغط على إسرائيل بواسطة الولايات المتحدة، من خلال إثارة مخاوف الأخيرة على مصالحها المشتركة، فقد اتجه تحركها الثانى للتأكد من شرعية تدخلها العسكرى ومدى التزاماتها طبقاً لمعاهدة ١٩٣٦، لمواجهة الغزو الإسرائيلى للأراضى المصرية، فى ظل عدم تمسك مصر بتلك المعاهدة. خاصة وأن إسرائيل - كما رأينا - كانت تحظى بالرعاية الأمريكية من ناحية، والدعم السوفيتى السياسى والعسكرى من ناحية أخرى. فضلاً أن نجاح الغزو الإسرائيلى وبقاء قواته فى سيناء، دون تحرك السلطات البريطانية وقواتها فى مصر، أو تدعيمها للقوات المصرية، لم يكن يحرج الحكومة المصرية وحدها، بل كان يحرج أيضاً السلطات البريطانية ويُسقط مبررات وجود قواتها فى مصر وتمسكها بمعاهدة ١٩٣٦.

ومن ثم، فإنه فى الوقت الذى طلبت فيه الخارجية البريطانية من سفيرها فى واشنطن تسليم مذكرتها السابق الإشارة إليها، فإنها سألت كبير مستشاريها القانونيين عن مدى التزامها القانونى أو الأدبى بمساعدة مصر، على ضوء معاهدة ١٩٣٦، فى ظل حظر الأمم المتحدة لتصدير الأسلحة إلى الدول المحاربة فى فلسطين، وتأكيد الاستطلاع الجوى البريطانى لاختراق اليهود للأراضى المصرية وحفرهم لمواقع عسكرية فى تلك الأراضى، حتى لو لم تطلب مصر هذه المساعدة[١].

وجاء رد كبير المستشارين القانونيين - كما توضحه الوثائق البريطانية المنشورة - بأن «الالتزام الوحيد للتقدم لمساعدة مصر وارد فى المادة ٧ من المعاهدة المصرية / الإنجليزية، وهى تنطبق إذا ما حدث لأى من الطرفين المتعاقدين الساميين أن أصبح متورطاً فى الحرب. وبالنظر إلى الطبيعة غير النظامية للقوات اليهودية، ولكون الدولة اليهودية لم تظفر باعتراف عالمى، وبصورة خاصة يكاد يكون من المؤكد أنها لم تظفر بإعتراف مصر نفسها، فهناك مجال بدهى (بديهى) للشك فيما إذا كانت مصر قد أصبحت متورطة فى حرب بالمعنى الدقيق للعبارة. وعلى هذا الأساس وحده، أعتقد أنه من حقنا أن نقول إن التزامنا للتقدم لمساعدة مصر ليس التزاماً تلقائياً، وأن من حقنا أن نطلب منها بياناً بأنها تعتبر أن الحالة التى نصَّت عليها المعاهدة قد نشأت»[٢].

(١) هيكل، ملفات السويس، خطاب الخارجية البريطانية، الإدارة الشرقية، إلى السير «إى. بيكيت»، ٣١ ديسمبر ١٩٤٨، ص ٦٥٧.

(٢) نفس المرجع، رد كبير المستشارين القانونيين على تساؤلات الخارجية البريطانية، ص ٦٥٧-٦٦٨.

وعلى ضوء هذه المشورة، وحتى تضرب الحكومة البريطانية عصفورين بحجر واحد - تؤمن موقفها القانونى بالنسبة لمساعدتها لمصر ضد الغزو الإسرائيلى من ناحية، وتستغل الورطة المصرية لتحصل على تأكيد منها بصلاحية معاهدة ١٩٣٦ من ناحية أخرى - فقد قام الوزير المفوض بالسفارة البريطانية بالقاهرة بزيارة رئيس الوزراء المصرى الجديد بعد ظهر الحادى والثلاثين من ديسمبر[١]، محاولاً استغلال طلب وزير الحربية لبعض العتاد الحربى - الذى سبق الإشارة إليه - ليحصل على إقرار من رئيس الوزراء المصرى بأن ما تطلبه مصر من عتاد حربى إنما يجىء فى إطار التزامات بريطانيا طبقاً لمعاهدة ١٩٣٦، وهو ما يسقط الدعوى المصرية بعدم تمشى تلك المعاهدة مع ظروف ما بعد الحرب العالمية الثانية. ففى بداية اللقاء تساءل الوزير البريطانى، «عمًّا إذا كان طلب الحصول على مواد حربية الذى قدمه حيدر باشا هو طلب رسمى مقدم باسم الحكومة المصرية، فإذا كان الأمر كذلك فعلى أى أساس يتم التقدم به»[٢].

إلا أن رئيس الوزراء المصرى لم ينزلق إلى ما يستهدفه الوزير البريطانى ويسعى إليه، وأكد له أن «الطلب مصادق (مُصَدَّق) عليه من قِبَل الحكومة المصرية. ولئن حاولت مصر صادقة أن تمتثل لقرارات مجلس الأمن، فإن اليهود أظهروا المرة بعد المرة ازدراءهم لسلطة الأمم المتحدة بقيامهم بأعمال عدوانية مكررة ضاربين عُرض الحائط بالهدنة وبغيرها من قرارات مجلس الأمن، وانتهى الأمر باختراقهم الأراضى المصرية. والحكومة المصرية إذ تطلب أسلحة، فليس الغرض من ذلك هو العدوان، بل لكى تدافع عن مصر...»[٣].

وقد حاول الوزير البريطانى إقناع رئيس الوزراء المصرى أن من مصلحة مصر عدم رفع الحظر المفروض على تصدير الأسلحة، لأن ذلك سيزيد من شحنات الأسلحة إلى اسرائيل بشكل علنى بأكثر مما يجرى آنذاك. الأمر الذى سيزيد الوضع سوءً. وانتهى الوزير البريطانى بأن أوضح لرئيس الوزراء «أنه متى ثبتت واقعة الغزو اليهودى للأراضى المصرية، فالمتعين أولا أن تتلقى حكومة صاحب الجلالة (الحكومة البريطانية) طلباً رسمياً بالمساعدة من الحكومة المصرية، ثم تنظر فى الإجراء الذى تستطيع اتخاذه. وقد صدرت تعليمات إلى سفير صاحب

(١) تولى ابراهيم عبد الهادى رئاسة مجلس الوزراء اعتباراً من ٢٨ ديسمبر فى أعقاب اغتيال محمود فهمى النقراشى.

(٢) هيكل، ملفات السويس، رونالد كامبل إلى الخارجية البريطانية، برقية شفرية رقم ١٨٢٤، ٣١ ديسمبر ١٩٤٨، ص ٦٥٨-٦٥٩.

(٣) نفس المرجع، ص ٦٥٦.

الجلالة بأن أى طلب بالمساعدة ينبغى أن يتم بموجب المعاهدة الإنجليزية ـ المصرية لعام ١٩٣٦ وبمقتضاها، وإنه لما يساعدنا كثيرا لو أمكن تقديم الطلب المصرى فعلا على هذا الأساس. ولكن وزير صاحب الجلالة سيبلغ ملاحظات صاحب الدولة إلى السفير»(١).

إلا أنه مع استعادة القيادة العامة المصرية بالجبهة لزمام الموقف العسكرى فى منطقة العريش مساء التاسع والعشرين من ديسمبر وتحسن الموقف فى تلك المنطقة خلال اليومين التاليين، وتقدم القوات المصرية لتطهير واحتلال المناطق التى انسحبت منها القوات الإسرائيلية جنوبا حتى بداية أبى عجيلة، لم يجد رئيس الوزراء المصرى مبررا لتقديم طلب المساعدة الذى أشار إليه الوزير البريطانى، خاصة وأن ذلك الطلب يتعارض أساسا مع الخط العام للسياسة المصرية منذ نهاية الحرب العالمية الثانية، والتى تسعى إلى إجلاء القوات البريطانية عن مصر، وتعديل معاهدة ١٩٣٦(٢).

أما على الجانب الأمريكى، فعلى أثر عرض المذكرة البريطانية ـ التى قدمها السفير البريطانى فى الثلاثين من ديسمبر إلى رئيس ترومان ـ فقد قام وزير الخارجية الأمريكية بالنيابة بإرسال برقية إلى «جيمس مكدونالد» ـ الممثل الخاص للولايات المتحدة فى إسرائيل ـ يخطره فيها بتوجيهات الرئيس ترومان، والتى تتلخص فى أن يقدم احتجاجا عاجلا إلى «موسى شرتوك» (وزير الخارجية الإسرائيلية)، وإلى بن جوريون. وأنه لديه الصلاحية ليقدم نفس الاحتجاج إلى الرئيس «وايزمان». وطلب وزير الخارجية الأمريكية بالنيابة من مكدونالد تقريرا عاجلا بعد لقائه بهم وإبلاغهم مايلى:

«١ ـ إن هذه الحكومة (حكومة الولايات المتحدة) قد انزعجت بشده لتسلمها تقارير ـ يبدو أنها موثقة ـ تؤكد غزو الحدود المصرية بواسطة القوات المسلحة الإسرائيلية. وتشير التقارير إلى أن ذلك ليس مجرد مناورة عرضية، بل عملية عسكرية مخططة ومقصودة.

«٢ ـ لقد أخطرت الحكومة البريطانية رسميا هذه الحكومة (حكومة الولايات المتحدة) أنها تنظر للموقف باهتمام بالغ، وأنه مالم تنسحب القوات الإسرائيلية من الأراضى المصرية فإن الحكومة البريطانية ستضطر إلى اتخاذ خطوات للقيام بالتزاماتها، تبعا لمعاهدة ١٩٣٦، مع

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، رونالد كامبل إلى الخارجية البريطانية، برقية شفرية رقم ٦٠، ١١ يناير ١٩٤٩، ص ٦٦١.

مصر. وعلى أية حال فإن الحكومة البريطانية قد أوضحت أنه ليس لديها رغبة فى الصراع مع الحكومة الإسرائيلية، بشرط أن تقبل الأخيره قرارات مجلس الأمن للأمم المتحدة وتلتزم بها.

«٣ – نظراً لأن هذه الحكومة (حكومة الولايات المتحدة) هى أول من اعترف بحكومة إسرائيل المؤقتة وكمتبنية لطلب إسرائيل الانضمام إلى الأمم المتحدة كدولة محبة للسلام، فإن هذه الحكومة ـ بأهتمام بالغ وكدليل على صداقتها التى لاتتزعزع لإسرائيل ـ ترغب فى لفت أهتمام الحكومة الإسرائيلية إلى خطورة كونها ـ بالأعمال المبنية على مشورة خاطئة ـ لاتعرض سلام الشرق الأوسط للخطر فقط، بل ستتسبب أيضا فى إعادة النظر فى طلب عضويتها فى الأمم المتحدة، فضلا عن ضرورة إعادة نظر هذه الحكومة (حكومة الولايات المتحدة) فى علاقاتها بإسرائيل. وكما تعلم الحكومة الإسرائيلية المؤقتة، أن تأكيدها لنواياها السلمية كان هو الأساس الذى بُنيت عليه سياستنا تجاه إسرائيل.

«٤ – إنه يبدو أن أقل مطلب لتقديم دليل على نوايا الحكومة الإسرائيلية المؤقتة، هو الانسحاب الفورى للقوات الإسرائيلية من الحدود المصرية لتجنب توسيع الصراع»[(١)].

وعلى ضوء هذه البرقية، استدعى ممثل الولايات المتحدة وزير الخارجية الإسرائيلية فى الساعة الثانية من بعد ظهر الحادى والثلاثين من ديسمبر، وقرأ عليه ماجاء فى تلك البرقية، وطلب لقاء بن جوريون على وجه السرعة. ولما كان الأخير قد غادر تل أبيب إلى طبرية ظهر ذلك اليوم، فقد وعد وزير الخارجية الإسرائيلية بالاتصال ببن جوريون وإبلاغه رغبته. وقدر جيمس مكدونالد أنه نظراً للمسافة مابين تل أبيب وطبرية وأهمية الموضوع، فإنه قد تنقضى ١٠ – ١٥ ساعة قبل أن يستطيع إرسال تقريراً عن نتائج لقائه مع بن جوريون إلى حكومته. ومن ثم، أرسل برقية إلى الخارجية الأمريكية بعد ظهر ذلك اليوم يخطرها فيه بنتائج لقائه مع وزير الخارجية الإسرائيلية وأنه سيغادر تل أبيب إلى طبريه فى نفس اليوم للقاء رئيس الوزراء الإسرائيلى. كما أنه علم من شلواح ـ نائب وزير الخارجية الإسرائيلية ـ أن الأوامر قد صدرت فعلا بالانسحاب الفورى للوحدات الإسرائيلية من الأراضى المصرية [(٢)].

---

(١) Foreign Relations of the United States 1948, VolumeV, port The Acting Secretary of State to the Special Representative of the U.S. in Israel, top secret tel., No. 281, 30.12.1948., p. 1704. (ملحق ٤٦)

(٢) Ibid, Mc Donald to the Acting Secretary of State, top secret tels No. 350, 351, 31.12.1948, pp. 1705 - 1705. (ملحق ٤٧)

وفى الساعة التاسعة من صباح الأول من يناير ١٩٤٩ (بتوقيت تل أبيب) أرسل جيمس مكدونالد إلى الخارجية الأمريكية بنتائج لقائه مع بن جوريون، والذى استمر لمدة ساعتين، وأنه بعد أن قرأ على رئيس الوزراء الإسرائيلى ماجاء فى برقية حكومته، فإن الأخير رد قائلاً.

«إننا لم نغزو الأراضى المصرية وليس لدينا النية لنفعل ذلك، إنه حقيقة أن بعض القوات الإسرائيلية قد عبرت الحدود داخل مصر فى سياق العمليات التكتيكية، إلا أنها قد تلقت الأوامر فعلا للعودة إلى جبهة النقب» (١).

وهكذا نرى من الوثائق الأمريكية السابقة أن أمر الإنسحاب من الأراضى المصرية قد صدر إلى القوات الإسرائيلية مساء الحادى والثلاثين من ديسمبر قبل لقاء مكدونالد وبن جوريون ليلة ٣١ ديسمبر/١يناير. وتبليغه ذلك الإنذار الأنجلو/أمريكى المفترى عليه، أى أن ذلك الإنذار بُلِّغ إلى رئيس الوزراء الإسرائيلى بعد يومين من الإنسحاب الإسرائيلى من مشارف العريش وفى أعقاب صدور أمر الإنسحاب فعلاً من أبى عجيلة للقيام بالهجوم البديل على رفح بعد أن فشل هجومها السابق على العريش، وهو ما سبق استخلاصه فى هذا البحث وأكد مصداقية الرواية المصرية الرسمية لتلك الأحداث.

ومن ذلك السياق السابق للأحداث، كما ترويها الوثائق البريطانية والأمريكية، يمكننا أن نرى بكل وضوح أن الضغط السياسى الذى تعرضت له إسرائيل، كان في أصله ضغطاً بريطانياً حملته الرياح الأمريكية ودعمته. وأنه لولا ذلك التحرك البريطانى والتهديد بالمواجهة العسكرية مع القوات الإسرائيلية لما تحركت الولايات المتحدة للضغط على إسرائيل. ومن ناحية أخرى فلم يكن ضغط الولايات المتحدة من أجل مصر أو استجابة لطلب حكومتها، كقول محمد حسنين هيكل(٢). إنما جاء تحرك الولايات المتحدة استجابة للضغط البريطانى نتيجة لما جاء فى الفقرة الرابعة من مذكرة الخارجية البريطانية التى قدمها سفيرها إلى وزير الخارجية الأمريكية بالنيابة فى الثلاثين من ديسمبر والتى أشارت فيها الخارجية البريطانية إلى أنها ستضطر إلي الإفراج عن شحنات الأسلحة السابق التعاقد عليها مع الدول العربية نتيجة لتدفق الأسلحة على إسرائيل وعدم التزام الأخيرة بقرارات مجلس الأمن. وهو ما يؤكده سؤال وزير الخارجية

(١) Foreign Relation of the United States 1949, Volume VI, Mc Donald to the Secretary of State, top secret tel., No. 1, 1.1.1949, pp. 594 - 595. (ملحق ٤٨)

(٢) هيكل، ملفات السويس، ص٩٤.

الأمريكية بالنيابة للسفير البريطانى ـ عندما قرأ عليه المذكرة السالفة ـ عما إذا كان يعتقد أن بريطانيا ستنفذ ما جاء بالفقرة الرابعة من المذكرة المشار إليها (الفقرة الخاصة برفع الحظر على الأسلحة البريطانية المتعاقد عليها إلى الدول العربية)، إذا استطاعت الولايات المتحدة حمل إسرائيل على تنفيذ ما جاء بالفقرة الثالثة من نفس المذكرة (بخصوص الإنسحاب من الأراضى المصرية)، ورد السفير البريطانى ـ بصفة شخصية ـ بأنه لا يعتقد ذلك. أى أن بريطانيا لن ترفع الحظر على صفقات الأسلحة العربية إذا انسحبت إسرائيل من سيناء[1].

وهكذا نرى، أنه بينما كان الضغط البريطانى حفاظاً على الهيبة البريطانية فى المنطقة العربية وفرصة لتأكيد فاعلية معاهدة ١٩٣٦، فقد كان الضغط الأمريكى حماية لإسرائيل من الأضرار التى قد تلحقها من إفراج بريطانيا عن الأسلحة المتعاقد عليها مع الدول العربية، فضلاً عن المواجهة المباشرة مع القوات البريطانية، هذا بالإضافة إلى حماية المصالح الاستراتيجية المشتركة لبريطانيا والولايات المتحدة في المنطقة والتى كان يمكن أن يهددها التدخل البريطانى لمعاونة العرب من ناحية والتدخل الأمريكى لمعاونة إسرائيل من ناحية أخرى.

وقد أكد وزير الخارجية الأمريكى هذا المعنى فى برقيته إلى جيمس مكدونالد فى الثالث من يناير ١٩٤٩، حين طلب من الأخير أن يوضح للمسئولين الإسرائيليين ـ رداً على تصريحات استيائهم لما جاء فى مذكرة الإنذار الأنجلو أمريكى ـ «أنه لا يجب أن يكون هناك تصور خاطىء فى خلد الإسرائيليين عن الغرض من تلك المذكرة. إن الأمر ـ كما هو مُبين فى برقية الإدارة رقم ٢٨١ كان لإيقاف التحرك ذى الدلالة الخطيرة، الذى كانت تعتزمه بريطانيا. كما كان الغرض الآخر ـ إذا كان ذلك ممكناً ـ هو تجنب إعادة تسليح بريطانيا للعرب، وهو ما كانت الأولى بادية التصميم عليه إذا لم تنسحب كل القوات الإسرائيلية فوراً من مصر»[2].

كما أشار وزير الخارجية بالنيابة فى نفس البرقية إلى أن «للولايات المتحدة مصالح استراتيجية عظمى فضلاً عن مصالح أخرى مهددة بالخطر فى الشرق الأدنى. ومن ثم، فإنه ليس لدى الحكومة الإسرائيلية المؤقتة أى مبرر للاستياء من حقيقة أن على الولايات المتحدة أن تقاوم بشدة أى عمل ـ سواء من الإسرائيليين أو العرب ـ يتضمن تهديداً بتوسيع الصراع»[3].

---

(١) انظر ملحق ٤٥، ٤٦.

(٢) انظر ملحق ٤٥، ٤٦.

(٣) Foreign Relations of the United States 1949, Volume VI, the Acting Secretary of State to Mc Donald, top secret tel., No.3.1.1949., pp. 601-602 (ملحق ٤٩)

وهكذا يتأكد لنا مرة أخرى أن أياً من التحركين الأمريكى أو البريطانى، لم يكن لسواد العيون المصرية، وإنما كانا فى المقام الأول، حفاظاً على المصالح الأمريكية والبريطانية في المنطقة.

يبقى بعد ذلك من أمر ذلك الإنذار الشهير، مدى ما حققه من تأثير على حماية الأراضى المصرية وعدم الاعتداء عليها من القوات الإسرائيلية بعد أن بُلغ للحكومة الإسرائيلية. فقد يرى البعض أن ذلك الإنذار وإن لم يكن له دخل حقيقة بإنسحاب القوات الإسرائيلية من مشارف العريش ـ كما ثبت فى هذا البحث، فقد يكون هو السبب فى إنسحاب تلك القوات من أبى عجيلة والأراضي المصرية عامة بعد ذلك، خاصة وأنه كان لدى الحكومة الإسرائيلية فرصة لإصدار أمر الإنسحاب بعد لقاء مكدونالد وموسى شرتوك، وبعد أن يكون الأخير قد أبلغ بن جوريون بمضمون ما قاله مكدونالد تمهيداً للقاء الذى طلبه ممثل الولايات المتحدة، لاسيما وأنه كان يفصل بين اللقائين حوالى العشر ساعات.

وهذا التصور، وإن كان له وجاهته، كان يمكن أن يكون صحيحاً، لو لم تعاود إسرائيل الهجوم مرة أخرى على الأراضى المصرية بعد ثلاثة أيام فقط من انسحابها من أبى عجيلة، مستهدفة مدينة رفح عبر الأراضى المصرية، تحاول أن تحقق عندها ما فشلت فيه عند العريش في التاسع والعشرين من ديسمبر.

ورغم أن هيرتزوج يقول أن القيادة الإسرائيلية ـ بعد أن تخلت عن الهجوم على العريش ـ «أعدت خطة جديدة لتحقيق نفس أهداف العملية حوريڤ (حوريب)، دون العمل على الأراضى المصرية. حيث وُجهت الجهود لقطع القوات المصرية فى منطقة رفح والاستيلاء على تقاطع الطرق فيها»[1]، فإن الخريطة التى قدمها هيرتزوج نفسه للعملية حوريب، وما قاله رابين عن تقدم القوات الإسرائيلية ـ التى قامت بالهجوم ـ على طول طريق العوجة ـ رفح[2]، يدحضان قول هيرتزوج بتجنب العمل علي الأرض المصرية، إلا إذا كان يرى أن هجوم القوات الإسرائيلية وتقدمها على طريق يمتد لمسافة خمسين كيلو متر ويعمق أكثر من عشرة كيلومترات داخل الحدود المصرية تجنباً للعمل على الأراضى المصرية.

(١) Herzog, op. cit., p. 102.

(٢) إسحاق رابين، من مفكرة إسحاق رابين، ص٥٧.

وتؤكد وثائق وزارة الدفاع المصرية تقدم القوات الإسرائيلية داخل الأراضى المصرية، من خلال تقارير العمليات للقوة الجوية المصرية، التي تركز نشاطها في المدة من ٤ إلى ٧ يناير ١٩٤٩ ضد القوات المتقدمة والمحتشدة للهجوم علي رفح داخل الأراضى المصرية والفلسطينية. الأمر الذى جعل القائد العام للقوات المصرية في الجبهة، يشكر تلك الجهود في برقية إلي رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة مساء الخامس من يناير قائلاً :

«أرجو أن تقدموا عنى وعن ضباط الجيش والجنود الشكر الخالص والتقدير العظيم لما قام به السلاح الجوى الملكى (المصرى) أمس واليوم»(١).

وخلال الهجوم الإسرائيلى على رفح قامت القوة الجوية المصرية بثلاث وسبعين طلعة جوية ضد القوات والمطارات الإسرائيلية، نفذت القوة الجوية التكتيكية منهاً سبعا وأربعين طلعة رغم سوء الأحوال الجوية التى سادت الجبهة خلال تلك الفترة بسبب الزوابع الزملية، فضلاً عن ست وعشرين طلعة نفذتها القوة الجوية الاستراتيجية وأسقطت فيها ٣٠٠٠٠٠ رطل (١٣٦٠٥٠كجم) من القنابل(٢).

وهكذا نرى أن القوة المصرية - بالرغم من كل الظروف غير المواتية التي واجهتها، وسيطرة القوة الجوية الإسرائيلية المتفوقة خلال الأيام الأولي للعملية «حوريب» - قد نجحت فى التدخل بطريقة حاسمة لتدارك الموقف العسكرى المتداعى، والذى كان يهدد القوات المصرية في القطاع الساحلى بالعزل والحصار، بعد تحقيقها للسيطرة الجوية التكتيكية فى منطقة القتال خلال تلك الساعات الحرجة من الحرب.

وعندما أصدر وزير الحربية في السابع من يناير ١٩٤٩ أمره بإيقاف إطلاق النار في الجبهة على الأرض وفى البحر وفي الجو - تمهيداً لسريان الهدنة الأخيرة في تلك الحرب - كانت القوة الجوية المصرية قد قامت بدورها كاملاً في أولى جولات الصراع، رغم كل ما واجهته من قصور. إلا أنه يمكن القول، إنه بالرغم من إبلاء القوة الجوية المصرية بلاءً حسناً

---

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٥، ملف ١-٢٦ /س ج/٢٦/ج٦. القائد العام للقوات المصرية بفلسطين إلى رئيس أركان حرب الجيش بالنيابة، برقية رقم ١/س ج/٧/٤(١٠٤)، ٥ يناير ١٩٤٩، مسلسل ٢٦٤.

(٢) وزارة الحربية، العمليات الحربية بفلسطين عام ١٩٤٨، ج٢، ص ١٦٢-١٦٤.

في تلك الحرب – والذى سجلته لها وثائق وزارة الدفاع، فإنه كان يمكن لتلك القوة القيام بدور أكثر فاعلية وتأثيراً في مسيرها، لو أن القيادة السياسية المصرية تنبهت مبكرا إلي ما يشكله المشروع الصهيونى من خطر، وحسمت موقفها من دخول تلك الحرب لمواجهته في الوقت المناسب ودعمت قواتها المسلحة من مصادر بديلة عن بريطانيا، وهو ما ثبت إمكانية تحقيقه فى ذلك الوقت.

وتلخص الجداول الخمسة والرسم البيانى التالي انعكاس السياستين المصرية والإسرائيلية على تدعيم القوة الجوية للطرفين وتطور القدرات القتالية لكل منهما خلال المرحلتين السابقتين. فبينما يعكس الجدول رقم ٨ إجمالى الدعم الجوى الذى وفرته القيادة السياسية للجانبين، فإن الجدول رقم ٩ يوضح تفاصيل دعم الطائرات التى توفرت للطرفين خلال تلك الحرب. أما الجداول أرقام ١٠، ١١، ١٢ فتعكس أثر الدعم الجوى للجانبين على تطور القدرات القتالية لكل منهما. كما يعكس الرسم البيانى – بطريقة توضيحيه – تدرج التحول فى ميزان القوى والقدرات القتالية للجانبين خلال تلك الحرب.

وبتحليل هذه الجداول، يمكننا أن نرى أن ما وفرته القيادة السياسية الإسرائيلية لقواتها الجوية من طائرات حتى بدء الهدنة الأخيرة في تلك الحرب، يساوى ١,٧١ مما وفرته القيادة السياسية المصرية. أما القوي البشرية، فقد زاد الدعم الإسرائيلى فيها عن ستة أمثال ذلك الدعم بالنسبة للقوة الجوية المصرية. كما تيسر للقوة الجوية الإسرائيلية في منطقة العمليات أربعة أمثال ما لدى القوة الجوية المصرية من مطارات، ١,٣٣ مما لديها من أراضى الهبوط.

وقد انعكس كل ذلك بطبيعة الحال على قدرات القوة الجوية للطرفين. فبالإضافة إلي تحول ميزان القوي الجوية لصالح إسرائيل وتمتع قواتها بحرية أكثر علي العمل فى المرحلة الأخيرة والحاسمة من الحرب، فقد فقدت القوة الجوية المصرية سيطرتها الجوية السابقة في تلك المرحلة، وتوفر لها قدر أقل من حرية العمل عما كان عليه الأمر في المرحلة السابقة.

كما أدى التحول فى ميزان القوى الجوية لصالح إسرائيل في المرحلة الأخيرة من الحرب إلى تضاعف مجهودها الجوى وقدراتها على حمل القنابل. ففى الوقت الذى لم يزد مجهودها الجوى عن ٤٧,٠ من مجهود القوة الجوية المصرية وحمولتها من القنابل عن ٤١,٠ من حمولة

نفس القوة، خلال المرحلة الثانية من الحرب، فقد وصل مجهودها الجوى وحمولتها من القنابل في المرحلة الأخيرة منها، إلى ١.٣٦ ، ١.٣٩ قياساً بمجهود القوة الجوية المصرية وحمولتها على التوالى فى نفس المرحلة. كما وصلت قدرتها على الإمداد الجوى أكثر من تسعة أمثال قدرة القوة الجوية المصرية فى تلك المرحلة.

جدول رقم (٩)

إجمالى الدعم الذى وفرته القيادة السياسية للجانبين

نوع الدعم	مصـر	إسرائيل	المقارنـة	ملاحظـات
الطائرات	١١٢	١٩٢	١,٧١:١	تدرج الإمداد بها طوال الحرب
القوى البشرية	٥٢٥	٣٣٠٢	٦,٢٩:١	ما بين ١٥ مايو، ١٥ أكتوبر
المطارات	١	٤	٤:١	طوال الحرب.
أراضى الهبوط	٣	٤	١,٣٣:١	تدرج إعدادها طوال الحرب، إلا أنه كان هناك واحدة صالحة لاستخدام القوة الجوية المصرية.

جدول رقم (١٠)
دعم الطائرات التى وفرته القيادة السياسية للجانبين

النوع والطراز	عدد الطائرات		المقارنة	ملاحظات
	مصر	اسرائيل		
المقاتلات والمقاتلات القاذفة: **مصر**(٣٦ سبيتفير، ٢٤ماكى، ١٩فيات، ٤ فيورى). **إسرائيل** (٥٥مسرشميت، ٦٠ سبيتفير،١٢موسكيتو، ٦بيوفيتر، ٤ موستانج).	٨٣	١٣٧	١,٦٥:١	تتقارب خصائص الطائرات المصرية والإسرائيلية بشكل عام باستثناء طائرات الموسكيتو والبوفيتر الإسرائيلية ذات المحركين، كما كان طرازى سبيتفير (مصر) ومسرشميت (إسرائيل) هما الطرازان الوحيدان العاملان خلال المرحلة الثانية.
القاذفات والنقل المتوسط: **مصر** (٩ سترلنج، ١٠ كوماندو، ٨ داكوتا). **إسرائيل** (٤ ب - ١٧، ١٠كوماندو، ٨ داكوتا، ٢ هدسون).	٢٧	٢٤	٠,٨٩:١	وصلت القاذفات المصرية فى المرحلة الأخيرة من الحرب دون مدافع ولم تجهز بها حتى نهاية الحرب، بينما وصلت القاذفات الإسرائيلية فى المرحلة الثانية من الحرب.
النقل الثقيل : **مصر** (لا يكن). **إسرائيل** (٣ كونستليشن، ٨ سكاى ماستر).	لايكن	١١	صفر:١١	استخدمت هذه الطائرات كقاذفات فى بعض المهام الجوية ضد الأهداف المصرية.
النقل الخفيف والمواصلات: **مصر** (٢ بيتشكرافت). **إسرائيل** (٢٠ نورسمان).	٢	٢٠	١٠:١	لم تشمل هذه الأنواع طائرات التدريب الخفيفة من الجانبين.
الإجمالى	١١٢	١٩٢	١,٧١:١	

(١) تمثل هذه الأرقام ما تم التعاقد عليه، إلا أنه لم يصل بعض هذه الطائرات خلال الحرب (حوالى ١٠٪ من طائرات الجانبين).

جدول رقم (١١)

إنعكاس الدعم الجوى على القدرة القتالية للطرفين
فى المرحلة الثانية

فترة القتال	البيـــان	مصـــر	إسرائيل	المقارنـــة	ملاحظـــات
الأولى من ١٥ مايو إلى ١١ يونيو	القوة الإجمالية فى بداية المرحلة بالطائرة	٤٨	٥٠	١,٠٤:١	
	القوة التى أمكن إشراكها فى العمليات	١٩ (١)	٤٥	٢,٣٧:١	(١) نتيجة الموقف الفنى السئ.
	المجهود الجوى المنفذ (بطلعة - طائرة)	٢٨٠ (٢)	١٠٠	٠,٣٦:١	(٢) منها ٤٨ بواسطة القوة الجوية الاستراتيجية.
	أوزان القنابل التى تم إسقاطها بالطن	١٥٤ (٣)	٥٠	٠,٣٢:١	(٣) منها ٩٦ بواسطة القوة الجوية الاستراتيجية.
الثانية من ١٠ يوليو إلى ١٨ يوليو	المجهود الجوى المنفذ (بطلعةطائرة)	٢٨٦ (٤)	١٦٤	٠,٥٧:١	(٤) منها ٢٢ بواسطة القوة الجوية الاستراتيجية.
	أوزان القنابل التى تم إسقاطها بالطن	١١٠,٣ (٥)	٥٨,٢	٠,٥٣:١	(٥) منها ٤٤ بواسطة القوة الجوية الاستراتيجية.
إجمالى المرحلة الثانية	المجهود الجوى المنفذ أوزان القنابل المسقطة بالطن	٥٦٦ ٢٦٤,٣	٢٦٤ ١٠٨,٢	٠,٤٧:١ ٠,١٤:١	

جدول رقم (١٢)

إنعكاس الدعم الجوى على القدرة القتالية للطرفين في المرحلة الثالثة

فترة القتال	البيـــان	مصـــر	إسرائيل	المقارنـة	ملاحظـــات
الثالثة من ١٥ أكتوبر إلى ٣١ أكتوبر	القوة الإجمالية عند بداية المرحلة بالطائرة	٩٩	١٤٤	١,٤٥:١	
	القوة التى أمكن إشراكها فى العمليات	٤١	١١٠	٢,٦٨:١	
	المجهود الجوى المنفذ فى العملية يوآب بالطلعة	١١٣	٢٣٩	٢,١١:١	
	أوزان القنابل المسقطة فى العملية يوآب بالطن.	١٠٩	١٥١	١,٣٨:١	
الرابعة من٢٢ديسمبر٤٨ إلى ٧يناير ٤٩	المجهود الجوى المنفذ فى العملية حوريب بالطلعة	١٤٥	٢٤١	١,٦٦:١	
	أوزان القنابل المسقطة فى العملية حوريب بالطن.	١٦٢	٢٢٦	١,٣٩:١	
إمداد القوات المحاصرة فى الجانب المصرى والإسرائيلى	المجهود الجوى لإمداد مستعمرات النقب/ قوات الفالوجا والخليل	١٢٢	٤١٧	٣,٤٢:١	
	أوزان حمولات الإمداد بالطن	٢٣٣,٧(١)	٢٢٠٠	٩,٤١:١	(١) كان إمداد الفالوجا يتم بالمقاتلات.
إجمالى المرحلة الثالثة	المجهود الجوى المنفذ	٣٨٠	٨٩٧	٢,٣٦:١	
	أوزان القنابل المسقطة	٢٧١	٣٧٧	١,٣٩:١	
	أوزان حمولات الإمداد	٢٣٣,٧	٢٢٠٠	٩,٤١:١	

جدول رقم (١٣)

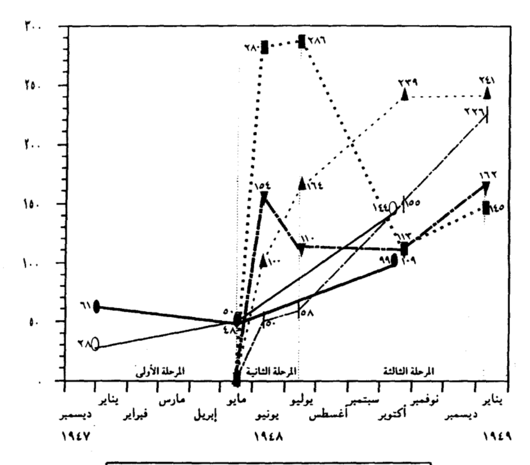
إنعكاس الدعم الجوى على القدرة القتالية للطرفين خلال مرحلتى الحرب المعلنة

البيـــان	مصــر	إسرائيل	المقارنــة	ملاحظــات
المرحلة الثانية (١٥ مايو ـ ١٨ يوليو ١٩٤٨)				
القوة الإجمالية فى بداية المرحلة بالطائرة	٤٨ (١)	٥٠	١,٠٤:١	(١) كان الصالح منها للحرب هو ١٩ طائرة.
إجمالى المجهود الجوى خلال المرحلة بالطلعة	٥٦٦ (٢)	٢٦٤	٠,٤٧:١	(٢) لم يدخل فى الحساب المجهود خارج الجبهة.
إجمالى أوزان القنابل المسقطة بالطن.	٢٦٤,٣	١٠٨,٢	٠,٤١:١	
المرحلة الثالثة (١٥ أكتوبر٤٨ ـ ٧ يناير ١٩٤٩)				
القوة الإجمالية فى بدء المرحلة بالطائرة	٩٩ (٣)	١٤٤ (٤)	١,٤٥:١	(٣) منها ٤١ طائرة صالحة للعمليات.
إجمالى المجهود الجوى خلال المرحلة بالطلعة	٣٨٠	٨٩٧	٢,٣٦:١	(٤) منها ١١٠ صالحة للعمليات.
إجمالى أوزان القنابل المسقطة (بالطن).	٢٧١	٣٧٧	١,٣٩:١	
إجمالى أوزان حمولات الإمداد الجوى (بالطن).	٢٣٣,٧	٢٢٠٠	٩,٤:١	
إجمالى مرحلتى الحرب المعلنة (١٥ مايو٤٨ ـ ٧ يناير ١٩٤٩)				
إجمالى المجهود الجوى المنفذ بالطلعة	٩٤٦	١١٦١	١,٢٣:١	
إجمالى أوزان القنابل المسقطة (بالطن).	٥٣٥,٣	٤٨٥,٢	٠,٩١:١	
إجمالى أوزان حمولات الإمداد الجوى. (بالطن)	٢٣٣,٧	٢٢٠٠	٩,٤:١	

شكل بيانى رقم ١

تطور القدرة القتالية للقوة الجوية المصرية والإسرائيلية

(١ يناير ١٩٤٨ ــ ٧ يناير ١٩٤٩)



- إجمالي عدد الطائرات (مصر)
- إجمالي عدد الطائرات (إسرائيل)
- المجهود الجوي المنفذ (مصر)
- المجهود الجوي المنفذ (إسرائيل)
- أوزان القنابل المسقطة (مصر)
- أوزان القنابل المسقطة (إسرائيل)

خامسا:هدنة رودس:

ما إن توقف القتال على الجبهة المصرية حتى بدأت مفاوضات الهدنة المصرية / الإسرائيلية فى رودس ابتداءً من الثالث عشر من يناير «وكانت توجيهات وزير الحربية للوفد المصرى قبل سفره إلى رودس تقضى بضرورة الوصول إلى اتفاق مع إسرائيل، مع تزويد الوفد بصلاحيات كاملة فى هذا الصدد.

«... وكانت هذه التوجيهات نابعة من الواقع المرير الذى واجهته الحكومة المصرية، فقد أقحمت القوات المصرية فى معركة خاسرة وكان اتفاقيات الهدنة تعفيها من مواصلة الحرب أو مخاطرها، أو هكذا كان التصور فى ذلك الوقت (1)»، ولم يكن ذلك موقف مصر وحدها، فقد كان هذا الموقف ينطبق على بقية الدول العربية (2).

وفى الرابع والعشرين من فبراير ١٩٤٩ تم توقيع اتفاقية الهدنة بين مصر وإسرائيل. إلا أنه قبل أن يجف توقيع الأخيرة على تلك الهدنة، وفى الوقت الذى كانت تتفاوض فيه مع شرق الأردن من أجل هدنة مماثلة، قامت إسرائيل بآخر عملياتها فى تلك الحرب فى الفترة من ٧ إلى ١٣ مارس لاستكمال سيطرتها على النقب الجنوبى. وفى هذه العملية ـ التى أُطلق عليها اسم «عوفدا» ـ قام لوائى النقب وجولانى تدعمها القوة الجوية الإسرائيلية بالاستيلاء على جنوب النقب وحتى خليج العقبة دون أن تطلق طلقة واحدة، وتحت سمع وبصر القوات البريطانية التى تم إرسالها إلى العقبة بناءً على طلب الحكومة البريطانية لمنع القوات الإسرائيلية من الوصول إلى ذلك الخليج.

وتوضح الوثائق الأمريكية ورواية رئيس وزراء الأردن فى مؤتمر رؤساء الحكومات العربية، السياسة الأمريكية تجاه رغبة بريطانيا فى بقاء النقب الجنوبى خارج حدود الدولة الإسرائيلية ليكون مَعْبراً ومَمَراً يربط قاعدتها فى قناة السويس بقواعدها الأخرى فى الأردن والعراق. ففى الرابع من يناير، أخطرت وزارة ـ الخارجية البريطانية السفير الأمريكى فى لندن ـ ردا على استفسار الأخير عن النصيحة التى وجهتها بريطانيا إلى الملك عبد الله بخصوص التسوية مع

(١) محمود رياض، مذكرات محمود رياض، ج ٢ (ط ١: القاهرة: دار المستقبل العربى، ١٩٨٦)، ص ١٨.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

إسرائيل ـ أنها أوضحت له «ماتراه تسوية مقبولة من الحكومة الإسرائيلية المؤقتة بالنسبة للخطوط التى نوقشت مبكرا مع الإدارة (الأمريكية)، مثل طريق غزة ـ بير سبع كحدود جنوبية للنقب (الإسرائيلى)»(١). كما أشارت عليه بازالة خلافه مع مصر والعمل معها. وعرضت الخارجية البريطانية على الإدارة الأمريكية، البدء فورا فى مباحثات بين الجانبين ـ البريطانى والأمريكى ـ للتوصل إلى تفهم مشترك بالنسبة للمسائل المتعلقة بالحدود(٢).

وعندما اجتمع السفير البريطانى فى واشنطن بوزير الخارجية الأمريكى بالنيابة فى اليوم التالى (٥ يناير) من أجل نفس الموضوع، فإنه أوضح للأخير «أن مستر بيفن يأمل بشدة ـ على ضوء المصالح الاستراتيجية الكبرى لكل من الولايات المتحدة وبريطانيا العظمى فى الشرق الأدنى، والحاجة إلى دفاعات كافية بعمق بالنسبة لقناة السويس ـ أن تجد الولايات المتحدة وسيلة للضغط على الحكومة الإسرائيلية المؤقتة للانسحاب إلى الخطوط التى حددها الوسيط الدولى بالنيابه بعد صدور قرار مجلس الأمن فى ٤ نوفمبر ١٩٤٨» (٣).

إلا أن الوزير الأمريكى رد عليه قائلاً: «إنه لأسباب عديدة فإننى لاأستطيع الموافقة على طلب مستر بيفن. فإنه باستثناء حالات خاصة كانت الولايات المتحدة مستعدة فيها لتقديم مذكرة قوية ـ مثلما حدث عندما هدد الهجوم الإسرائيلى على مصر بتوسيع الصراع خارج حدود فلسطين ـ فإنها حريصة على العمل فى إطار الأمم المتحدة» (٤).

وأجمل الوزير الأمريكى النقاط التى تعكس وجهة النظر الأمريكية بقوله:

«إذا رغبت الحكومة الإسرائيلية فى الاستفادة من المناطق المخصصة لها تبعا لقرار ٢٩ نوفمبر ١٩٤٧ (قرار التقسيم)، فإنه يجب قبول التخلى عن هذه المناطق، مثلما هو الأمر

(١) Foreign Relations of the United States 1949, Volume VI, Holmes to the Secretary of State, top secret tel., No. 20, 4.1.1949, pp. 607 - 608.

(٢) Idem.

(٣) (ملحق ٥٠) Ibid., Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State, top secret, 5.1.1949.

(٤) Idem.

بالنسبة للمناطق المخصصة للعرب تبعاً لذلك القرار، والتى تحتلها الآن القوات الإسرائيلية مثل يافا والجليل الغربى»[1].

وعندما أخطر سفير بريطانيا الوزير الأمريكى، «أنه عمًا قريب سترُسل تعزيزات بريطانية إلى خليج العقبة تُقدر بكتيبة»[2]، كان رد الأخير أنه إذا وصلت تلك القوات إلى شرق الأردن من خارج منطقة الشرق الأدنى، فإن ذلك سيعتبر مخالفا لقرار مجلس الأمن الذى يحرم تحرك الأفراد العسكريين إلى فلسطين أو الدول المجاورة لها» [3].

وعندما بدأت الأنباء تترى إلى كل من لندن وواشنطن عن تحرك القوات الإسرائيلية إلى خليج العقبة واختراقها الأراضى الأردنية، أبلغ السفير البريطانى وزير الخارجية الأمريكية، أن الحكومة البريطانية ستقوم بتنفيذ التزاماتها تجاه شرق الأردن تبعاً للمعاهدة البريطانية / الأردنية، إذا ثبتت تلك الأنباء. إلا أن الوزير الأمريكى أخطره بضرورة كبح جماح القوات البريطانية فى العقبة وعدم السماح لأى حادث بسيط بتفجير الموقف [4].

وطبقا لرواية توفيق ابو الهدى – رئيس وزراء الأردن آنذاك - فإن الكتيبة البريطانية السابق الإشارة إليها وصلت فعلا إلى ميناء العقبة على أن تتحرك فى الوقت المناسب لوقف التقدم الإسرائيلى، إلا أنها ظلت فى ميناء العقبة دون أن تحرك ساكنا، بينما تقدمت القوات اليهودية حتى خليج العقبة، واحتلت أم رشرش (إيلات حاليا)، على رأس ذلك الخليج. وعندما استنكر رئيس الوزراء الأردنى الموقف البريطانى، وصلته رسالة من أرنست بيفين يخطره فيها بتعرضه لضغط من الحكومة الأمريكية للسماح لإسرائيل باحتلال أم رشرش [5].

وهكذا استولت إسرائيل على النقب دون قتال، ووصلت إلى مياه الخليج بتواطؤ أمريكى

---

(١) Ibid., pp. 612 - 613

(٢) Ibid., pp - 613

(٣) Idem

(٤) Ibid., Memorandum by the Secretary of State to the President, secret, 10.3.1949, pp. 810 - 812. (ملحق ٥١)

(٥) رياض، مذكرات محمود رياض، ج ٢، ص ٢١.

وتخاذل بريطانى، وغرست بذلك بذرة مرة أخرى فى حقل الصراع الدامى بينهما وبين العرب، كان سببا فى حربين تاليين فى خلال أقل من عقدين من الزمان.

وبعد أن أطمأنت إسرائيل إلى الموقف فى جنوب النقب، اتجهت إلى تسوية الموقف على الجبهات العربية الأخرى التى كانت خامدة فعلا منذ نهاية المرحلة الثانية من الحرب، باستثناء القتال مع قوات القاوقجى فى الجليل الغربى فى نهاية فترة القتال الثالثة. وفى الثالث والعشرين من مارس وقع لبنان اتفاقا مُاثلا لاتفاقية الهدنة المصرية / الإسرائيلية، تبعه الأردن فى الثالث من أبريل، فسوريا فى العشرين من يوليو[١] (انظر الأوضاع النهائية بالخريطة رقم٩).

وهكذا طُوى سجل الجولة العربية / الإسرائيلية الأولى، بنجاح مؤزر لإسرائيل التى كانت قيادتها على وعى كامل بأبعاد ذلك الصراع ومتطلباته. فأعدت عدتها على أفضل مايكون، وأدارته بكفاءة منقطعة النظير. وانتهى كفاح العرب فى أولى جولاتهم ضد هذه الغزوة الصهيونية بتلك النهاية المحزنة، نتيجة فرقة حكامهم، وعدم الاستعداد المبكر لذلك الصراع. وساعد على تلك النهاية الحزينة، انصياع حكامهم للضغوط الدولية، التى كانت مقاومتها فوق طاقاتهم.

وفى الوقت الذى اعتبرت فيه إسرائيل أن هدنة رودس نهاية للحرب القائمة بينهما وبين الدول العربية، وأنه لم يعد للعرب الحق فى التمسك بحقوق الدول المتحاربة، فإن الدول العربية قد تمسكت بحرفية اتفاقيات الهدنة كتدبير مؤقت مرهون باعادة نظر الجمعية العامة للأمم المتحدة فى القضية الفلسطينية. ومن ثم، اعتبرت الدول العربية أن اتفاقيات الهدنة أنهت العمليات الحربية، إلا أنها لم تضع حدا لحالة الحرب بينها وبين إسرائيل [٢].

وكان هذا الخلاف فى نظرة الطرفين إلى الهدنة، وعدم قبول إسرائيل لتسوية عادلة للقضية الفلسطينية، من الأسباب الرئيسية لتفجر القتال عدة مرات بعد ذلك. وهكذا انتهت أولى الفصول الرئيسية فى حلقات ذلك الصراع، الذى غرست بذوره بريطانيا وجنت ثماره الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى بعد ذلك.

(١) البدرى، الحرب فى أرض السلام، ص ٤٦٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٦٧ – ٤٦٨.

الباب الثالث

من الهدنة إلى الثورة

أثر السياسة المصرية الإسرائيلية بعد الجولة الأولى
وحتى قيام الثورة
على تطور بناء القوة الجوية للطرفين
(يناير ١٩٤٩ - يوليو ١٩٥٢)

الفصل السابع

فى ظل المحادثات العسكرية المصرية وسياسة الحياد الإسرائيلية

أثر السياسة المصرية والإسرائيلية فى أولى سنوات الهدنة على تطور القوة الجوية للطرفين (يناير – ديسمبر ١٩٤٩)

أولا: سمات مرحلة ماقبل الثورة وانعكاسها على السياسة المصرية والإسرائيلية.

ثانيا: أثر السياسة المصرية على تطور بناء القوة الجوية فى أعقاب الجولة الأولى:

١- منطلقات السياسة المصرية لتدعيم القدرات الدفاعية للبلاد.

٢ – أثر السياسة المصرية تجاه التهديد الإسرائيلى على تطور القوة الجوية.

٣ – أثر السياسة المصرية تجاه القضية الوطنية على تطور القوة الجوية.

ثالثاً: أثر السياسة الإسرائيلية على تطور بناء القوة الجوية فى أعقاب الجولة الأولى:

١- منطلقات السياسة الإسرائيلية تجاه تدعيم القدرات العسكرية الإسرائيلية.

٢ – السياسة الإسرائيلية تجاه الدول العربية.

٣ – السياسة الإسرائيلية تجاه القوى العظمى.

٤ – إنعكاس السياسة الإسرائيلية على تطور القوة الجوية.

الفصل السابع

فى ظل المحادثات العسكرية المصرية وسياسة الحياد الإسرائيلية

أثر السياسة المصرية والإسرائيلية فى أولى سنوات الهدنة على تطور القوة الجوية للطرفين

(يناير - ديسمبر ١٩٤٩)

أولا: سمات مرحلة ماقبل الثورة وانعكاسها على السياسة المصرية والإسرائيلية:

تمثل السنوات الأولى للدولة اليهودية وحتى قيام الثورة المصرية فى يوليو ١٩٥٢، أولى مراحل التناقض فى سياسة البلدين وتوجهاتهما. فبالنسبة لمصر، كانت تلك الحِقبَةَ تمثل سنوات الغليان والتمهيد للثورة، لما انتهت إليه الحرب فى فلسطين وتدنى الحالة الاقتصادية، فضلا عن الفساد والإحباط السياسى الذى واجه آمال التحرر الوطنى. أما بالنسبة لإسرائيل، فقد كانت تلك الحِقبَةَ تمثل مرحلة إعادة تنظيم الدولة بعد الحرب واستكمال الشرعية الدولية لها. ومن ثم، كانت تلك السنوات لمصر، مرحلة تفويض وهدم، بينما كان لإسرائيل مرحلة تأسيس وبناء.

وقد أدى ذلك بطبيعة الحال إلى اختلاف المنطلقات السياسية للبلدين وتوجهاتهما. فبينما كانت مصر تنظر إلى التهديد الإسرائيلى لأمنها كقضية آجلة. تأتى بعد تصفية الوجود البريطانى على ترابها[1]، كانت إسرائيل ترى فى استمرار العداء العربى تهديدا لأمنها، وأن ذلك الأمن هو قضيتها الأولى الذى لا تعلوه أقضية [2].

(١) أرونسن، جيفرى، واشنطن تخرج من الظل، تعريب سامى الرزاز (ط ١؛ بيروت - القاهرة: مؤسسة الأبحاث العربية - دار البيادر للنشر والتوزيع، ١٩٨٧)، ص٥٢.

(٢) بريتشر، مايكل، نظام السياسة الخارجية لإسرائيل، إعداد مركز البحوث والمعلومات (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للاستعلامات، ١٩٧٤)، ص٤٢٠.

وفي الوقت الذى كانت مصر فيه، تحاول التخلص من أسر القوى الكبرى، استكمالا لتحررها وصدْق استقلالها، فإن إسرائيل كانت تسعى إلى توطيد علاقتها بتلك القوى تأميناً لاحتياجات حياتها ومتطلبات أمنها، الأمر الذى انعكس على سياسة البلدين تجاه القوى الكبرى، وكان له أبلغ الأثر على تطور القوة الجوية لكل منهما.

وإزاء اختلاف التوجيهات السياسية للبلدين فى أولى سنوات الهدنة عنها خلال السنوات التالية، فإن هذا الفصل سيتناول انعكاس هذه السياسة على تطور القوة الجوية للطرفين خلال عام ١٩٤٩، مع استبقاء السنوات التالية للفصل الأخير من هذا البحث.

ثانيا: أثر السياسة المصرية على تطور القوة الجوية فى أعقاب الجولة الأولى:

١ - *منطلقات السياسة المصرية تجاه تدعيم القدرات الدفاعية للبلاد:*

فى أقل من عام ـ فيما بين الجولة الأولى وتولى وزارة الوفد الحكم فى يناير ١٩٥٠ ـ تولى الحكم فى مصر ثلاث وزارات ائتلافية. وبالرغم من اختلاف تشكيل هذه الوزارات، إلا أنها اتفقت جميعها فى توجهها نحو تطوير القوات المسلحة المصرية عامة والقوة الجوية بصفة خاصة.

وقد توحدت دوافع هذه الوزارات تجاه تطوير القوات المسلحة فى أمرين:

الأول، ويتمثل فى مواجهة التهديد الإسرائيلى الجاثم على حدود مصر الشرقية، والذى أصبح حقيقة واقعة بعدما انتهت إليه الجولة الأولى للصراع ورفض إسرائيل المستمر قبول أى حل عادل لمشكلتى الحدود واللاجئين الفلسطينيين، والثانى، هو محاولة تدارك العجز فى قدرات القوات المسلحة المصرية ـ الذى أكدته حرب فلسطين وتعللت به الحكومة البريطانية لإبقاء قواتها فى مصر.

وعلى ذلك، فإنه يمكن القول إن السياسة المصرية تجاه التهديد الإسرائيلى والقضية الوطنية كانت القوة المحركة لتطوير القوات المسلحة المصرية بالرغم من المصاعب المالية التى كانت تعانى منها البلاد فى ذلك الوقت.

٢ - *أثر السياسة المصرية تجاه التهديد الإسرائيلى على تطور بناء القوة الجوية:*

منذ انتهاء الجولة الأولى للصراع فى أوائل عام ١٩٤٩، تزايد الإحساس المصرى الرسمى بالتهديد الإسرائيلى بعد النجاح الذى حققته الدولة الصهيونية فى فرض وجودها بالقوة

المسلحة فى قلب الأمة العربية، وبعد أن أدى وصولها إلى مياه خليج العقبة إلى فصل مصر عن شقيقاتها فى المشرق العربى، وتهديد جنوب سيناء والبحر الأحمر(١).

وإزاء الرفض الإسرائيلى المستمر لقبول أية تسوية عادلة لمشكلتى الحدود واللاجئين ـ رغم قبول الدول العربية لقرار التقسيم فى مؤتمر «لوزان»فقد كان الفشل من نصيب ذلك المؤتمر عام ١٩٤٩. ومن ثم، استمرت حالة الحرب، بعد رفض العرب قبول الصلح قبل تسوية المسائل المعلقة، كما كانت ترغب إسرائيل(٢).

ورغم استمرار حالة الحرب بين الدول العربية وإسرائيل بعد اتفاقيات الهدنة، فإن وثائق وزارة الدفاع المصرية آنذاك لا تشير إلى أية نوايا هجومية أو عدوانية تجاه إسرائيل، كما لا تعكس أى استعداد لجولة ثانية.

ويوضح قرار إبراهيم عبد الهادى ـ رئيس الوزراء المصرى أثناء مفاوضات الهدنة فى رودس ـ بتخفيض حجم القوات المصرية التى كانت ستبقى فى قطاع غزة بعد توقيع اتفاقية الهدنة، عدم تفكير الحكومة المصرية فى استئناف القتال مستقبلا، استناداً الى ماجاء فى مشروع اتفاقية، الهدنة الذى كان معروضا عليه فى ذلك الوقت، وينص على تعهد الطرفين بعدم اللجوء إلى القوة (٣). وهو النص الذى ضربت به إسرائيل عُرض الحائط بعد ذلك عندما تعارض مع مصالحها.

إلا أنه يمكن القول، إنه وإن خلت النوايا المصرية آنذاك من الاستعداد لفرض حل عادل على إسرائيل باستخدام القوة المسلحة ـ اكتفاءً بالعمل السياسى وأعمال المقاطعة والحصار الاقتصادى ـ فإن الجهود السياسية المصرية حاولت تدعيم القدرات الدفاعية للبلاد، تحسباً لما

(١) رياض، مذكرات محمود رياض، ج ٢، ص ٢٤ - ٢٥. - انظر أيضا: هيكل، ملفات السويس (حوار الملك مع الفيلد مارشال سليم)، ص ٦٦٥.

(٢) د. صلاح العقاد، قضية فلسطين (القاهرة: جامعة الدول العربية، ١٩٦٨)، ص ١٤٢ - ١٤٧.

(٣) يروى محمود رياض فى مذكراته أنه عندما تم التوصل فى رودس إلى مشروع اتفاقية الهدنة بين مصر وإسرائيل، كان على الحكومة المصرية أن تقرر حجم القوات التى يجب الاحتفاظ بها فى قطاع غزة. وكان من رأى القائد العام للقوات المصرية بفلسطين، أنه فى حالة استئناف القتال فإنه يجب الاحتفاظ بثلاثة ألوية، أما إذا كانت الحكومة تستبعد العودة إلى الحرب فيمكن الاحتفاظ بلواء واحد فقط. وعندما عرض الموضوع ورأى القائد العام على إبراهيم عبد الهادى آنذاك، فإنه قرر «الاكتفاء بلواء فى قطاع غزة، على أساس أن الاتفاق الذى سنوقعه يحرم على الطرفين العودة للقتال ». - محمود رياض، مذكرات محمود رياض، ج ١ (ط ١، بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨١)، ص ١٥.

يمكن أن تقوم به إسرائيل مستقبلاً، وتعديلاً لميزان القوى المختل لصالح الأخيرة.

وفى إطار تدعيم القدرات الدفاعية المصرية، جاءت جهود وزارات الائتلاف لتطوير القوات المسلحة المصرية وزيادة فاعليتها فى أعقاب الهدنة. فقد كانت تلك الوزارات ترى أن تدعيم الجيش والقوة الجوية وتقويتهما كفيلان بالتغلب على المشكلتين اللتين تواجهان مصر فى ذلك الوقت، وهما: التهديد الإسرائيلى على حدود مصر الشرقية والوجود العسكرى البريطانى على ترابها، فتدعيم القوى المسلحة يمكن أن يحقق القدرة على ردع التهديد الإسرائيلى من ناحية، والقضاء على الذريعة البريطانية لبقاء قواتها فى مصر من ناحية أخرى.

ومن ثم، كانت وزارات تلك الفترة شديدة الاهتمام بتطوير القوات المسلحة المصرية وتدعيم قدراتها. وقد برز ذلك الاهتمام بشكل خاص فى أمرين أساسيين، هما تدبير الاعتمادات المالية، والعمل على توفير الأسلحة اللازمة لعملية التطوير، وهو الأمر الذى ظهر أكثر مايكون بالنسبة للقوة الجوية المصرية.

وفيما يتعلق بالاعتمادات المالية، تسجل ميزانية وزارة الحربية والبحرية تصاعدا ملحوظا فى الاعتمادات المخصصة للسلاح الجوى خلال السنتين الماليتين ١٩٤٨ / ١٩٤٩، ١٩٤٩ / ١٩٥٠، بالرغم من الموقف المالى السيء الذى كانت تعانى منه البلاد فى ذلك الوقت. ولم يقتصر الأمر على التزايد النسبى لاعتمادات السلاح الجوى كل عام، بل شمل أيضا تصاعدا فى نسبة الاعتمادات المخصصة لذلك السلاح بالنسبة إلى إجمالى ميزانية وزارة الحربية خلال هاتين السنين الماليتين. فبينما كانت اعتمادات السلاح الجوى فى ميزانية ١٩٤٨ / ١٩٤٩ – وهى سنة الحرب ـ ٢,٩٧٠٨٧٢ مليون جنيه مثل ٦٪ من ميزانية وزارة الحربية والبحرية، فإنها ارتفعت فى ميزانية ١٩٤٩ / ١٩٥٠ إلى ٣,٦١٦٠١٠ مليون جنيه تمثل ٧٪ من ميزانية وزارة الحربية والبحرية فى تلك السنة.

وتشير أرقام اعتمادات السلاح الجوى السابقة إلى أنه فى الوقت الذى كان يجب فيه خفض اعتمادات ذلك السلاح بعد الحرب، فإنها تزايدت بنسبة تصل إلى حوالى ٢٢٪ عما كانت عليه فى سنة الحرب نفسها، وهو مايعكس اهتماما واضحا من جانب الحكومة المصرية بدعم وتطوير القوة الجوية فى ذلك الوقت.

(١) وزارة الحربية، ميزانية الدولة المصرية (وزارة الحربية، قسم ١٧، فرع ٣)، ١٩٤٨ – ١٩٥٠.

وقد ساعد تدبير الاعتمادات المالية والسياسة المصرية لوزارات الائتلاف تجاه القضية الوطنية فى تهيئة الظروف المناسبة لعقد عدة صفقات مع الحكومة البريطانية لتزويد السلاح الجوى المصرى باحتياجاته من الأسلحة والطائرات النفاثة الحديثة (١).

وهنا يطرح السؤال التالى نفسه: ماهى السياسة المصرية التى أدّت إلى رفع الحظر البريطانى على تزويد مصر بالأسلحة والطائرات الحديثة؟ وكيف تم ذلك، الأمر؟

وللإجابة على هذا السؤال فإنه يجب أن نستعرض السياسة المصرية تجاه القضية الوطنية اعتباراً من وزارة النقراشى الأخيرة حتى وزارتى حسين سرى عام ١٩٤٩.

٣ - أثر السياسة المصرية تجاه القضية الوطنية على تطور بناء القوة الجوية:

منذ خريف عام ١٩٤٧ ـ بعد عرض القضية المصرية على مجلس الأمن ـ وبريطانيا تحاول ترتيب الأوضاع السياسية فى مصر بما يُتيح لها تحقيق مخططاتها الاستراتيجية فى المنطقة. وقد اعتمدت الحكومة البريطانية فى ذلك، على ما رأته من طموحات الملك فاروق ومحاولاته المستمرة للسيطرة على دفة السياسة المصرية متخطيا حكوماته، فضلا عن تخوفه من سيطرة الشيوعيين على البلاد.

ولتوجيه الملك فى الطريق الذى رسمته له، اعتمدت الحكومة البريطانية على المبالغة فى تحذيره من الخطر السوفيتى على عرشه، فى حالة جلاء القوات البريطانية عن مصر، وتشجيعه على استدعاء الوفد إلى الحكم للوصول إلى تسوية مع حكومة الأغلبية (٢).

ولما كانت قضية السودان هى الصخرة التى تحطمت عليها المباحثات المصرية / البريطانية

(١) لم تتسلم مصر من هذه التعاقدات إلا النذر اليسير نتيجة لسياسة الوفد المتشددة تجاه القضية الوطنية ومشروعات الغرب للدفاع عن الشرق الأوسط، ثم إلغاء معاهدة ١٩٣٦. وهى السياسة التى لم تستطع أن تتراجع عنها الوزارات المصرية الأخرى قبل الثورة كما سنرى فى سياق الفصل الأخير من هذا الحديث.

(٢) د. هدى جمال عبد الناصر، الرؤية البريطانية للحركة الوطنية (ط ١؛ القاهرة: دار المستقبل العربى، ١٩٨٧)، ص ٣٠٦- ٣٠٧، انظر: F.O. 371 / 62984, Minute by Wright, 29.8.1947.

كانت الحكومة البريطانية تفضل إشراك الوفد فى أى تسوية مع مصر، حتى تضمن عدم معارضته لها من ناحية، وربط الأغلبية المصرية التى كانت يمثلها الوفد بتلك التسوية من ناحية أخرى.

من قبل ـ سواء فى عهد وزارة إسماعيل صدقى الأخيرة أو فى عهد وزارة محمود فهمى النقراشى القائمة آنذاك ـ فقد حاولت الحكومة البريطانية استغلال طموحات الملك ومخاوفه للالتفاف حول كل من الحكومة المصرية ومشكلة السودان، وتحقيق مطالبها الاستراتيجية دون أن تزج بنفسها فى مفاوضات سياسية. وكان سبيلها إلى ذلك، هو إقناع الملك بضرورة اجتماع الخبراء العسكريين (الفنيين) البريطانيين والمصريين لمناقشة المسائل العملية التى تعوق انسحاب القوات البريطانية من مصر، فى الوقت الذى بيتت فيه النيه على رفض الانسحاب غير المشروط من مصر(١).

ومع استمرار الاتصال بالملك وإثارة مخاوفه من الخطر الشيوعى ـ فى ظل تصاعد ذلك الخطر عام ١٩٤٨(٢)، وتدهور الموقف العسكرى المصرى فى فلسطين فى خريف ذلك العام ـ بدأ الملك فى السير على الطريق الذى أرادته له الحكومة البريطانية، بالضغط على حكومته لقبول فكرة المباحثات الفنية مع القيادات العسكرية البريطانية، والتى كانت ترفضها وزارة النقراشى فى ذلك الحين.

ففى منتصف نوفمبر ١٩٤٨، كلفّ الملك السفير المصرى فى بريطانيا (عبد الفتاح عمرو) وحسن يوسف ـ وكيل الديوان الملكى ـ بإبلاغ النقراشى قراره النهائى فى الوقوف بجانب البريطانيين عند الحاجة، وضرورة الوصول إلى اتفاق حول متطلبات الدفاع على أسس فنية على المستوى العسكرى، وأعطى الملك رئيس وزرائه أربعا وعشرين ساعة ليتخذ فيها قراره(٣). ولم يتلكأ النقراشى طويلا فى الرد، فقبل أن تنقضى المهلة المحددة كان يرسل رده بالموافقة مع إبراهيم عبد الهادى ـ رئيس الديوان الملكى فى ذلك الوقت (٤).

وعلى ضوء تداعيات الموقف الدولى، رأى الملك ضرورة الدخول فوراً فى ترتيب عسكرى حول الدفاع المشترك مع بريطانيا العظمى وكان تصور الملك أن ذلك الترتيب يمكن التوصل

---

(١) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٨، انظر:

F.O. 371 / 69192, Record of F. O. Meeting Held by the Secretary of State on 20th January, top secret, 21.1.1948.

(٢) تم فى ذلك العام سيطرة الشيوعيين على الحكم فى تشيكوسلوفاكيا وحصار برلين وتصاعد الحرب الأهلية بين الشيوعيين والقوى الأخرى فى اليونان مع استمرار تقدم الشيوعيين فى الحرب الأهلية التى كانت تدور فى الصين آنذاك.

(٣) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٢٠٩، ٢١٠، انظر:

F.O. 371 / 69195, Campbell to F.O., immediate and top secret tel., No. 1571, 15.11.1948.

(٤) Idem.

إليه من خلال المناقشات بين الممثلين العسكريين المختصين من الجانبين، بهدف التخطيط وتخصيص المهام لقوات البلدين فى مصر على قدم المساواة وأنه يمكن التوسع بإضافة دول أخرى على أساس الدفاع الإقليمى كما هو الحال فى الدفاع الغربى(١).

ويبدو أن الدعم السوفيتى (العسكرى والسياسى) لإسرائيل خلال الحرب، والأعداد الكبيرة من مهاجرى الاتحاد السوفيتى وأوروبا الشرقية إلى إسرائيل، قد زادت من اقتناع الملك بالتهديد السوفيتى لمنطقة الشرق الأوسط. حيث يشير الوزير المفوض البريطانى فى تقريره إلى وزارة الخارجية البريطانية فى التاسع عشر من يناير ١٩٤٩، إن «صاحب الجلالة مقتنع بأن روسيا ستقرر دخول الحرب فى ربيع هذا العام أو صيفه، وهو بالتالى يعتبر الموقف الفلسطينى مجرد مرحلة مؤقتة لن تلبث الحرب المقبلة أن تقلب كيانها» (٢).

وهكذا أصبح الملك متلهفا ـ أكثر من البريطانيين ـ لعمل الترتيبات المستهدفة. إلا أن اغتيال النقراشى واختراق القوات الإسرائيلية للأراضى المصرية فى ديسمبر ١٩٤٨ أجلا بحث الموضوع بعض الوقت.

ولما كان اغتيال رئيس الوزراء المصرى قد جاء فى ظروف داخلية وخارجية غاية فى السوء، فقد رأى رجال الديوان الملكى ووزير الحربية أن المخرج الوحيد من ذلك الموقف المتأزم هو تشكيل وزارة ائتلافية من كافة الأحزاب، إلا أن الملك قرر أن يقوم إبراهيم عبد الهادى ـ أحد أقطاب الحزب السعدى ورئيس ديوانه آنذاك ـ برئاسة الوزارة الجديدة لمتابعة سياسة سلفة وتشكيل وزارة ائتلافية كبيرة تعمل على «توحيد الصفوف وتركيز الجهود لمواجهة الظروف الداخلية والخارجية» (٣).

ولما كان الوفد يشترط لقبوله الاشراك فى وزارة قومية، أن يكون رئيس وزرائها محايداً. فقد فشلت جهود إبراهيم عبد الهادى فى جذب الوفد إلى وزارته، ومن ثم، جاء تشكيلها فى

(١) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣١١، انظر:

F.O. 371 / 69195, Campbell to Bevin, secret letter, tow enclosures: 1. Summary of Farouk:'s propsals, 2. possible Anglo Egyption defence talks, 27.11.1948.

(٢) انظر تقرير تشمبان أندروز فى الملحق الوثائقى لملفات السويس، ص ٦٦٢.

(٣) حسن يوسف، المرجع المشار إليه ص ٢٦٢.

البداية من السعديين والأحرار الدستوريين والمستقلين، ثم انضم إليها ممثلو الحزب الوطنى بعد ذلك (١).

وفى لقائه الأول مع السفير البريطانى بعد توليه الوزارة وتوقف القتال على الجبهة المصرية - الإسرائيلية، طالب إبراهيم عبد الهادى بتزويد مصر باحتياجاتها من الأسلحة، لمواجهة احتمال وقوع هجمات إسرائيلية جديدة (٢).

ورغم شعور السفير البريطانى فى ذلك اللقاء بأن رئيس الوزراء المصرى يتطلع بصدق إلى الوصول إلى تسوية بين مصر وبريطانيا. وأن مساعدة الأخيرة فى توفير العتاد الحربى المطلوب للقوات المسلحة المصرية سيسهل الوصول إلى تلك التسوية، فإنه أوضح لرئيس الوزراء المصرى صعوبة تحقيق مطالبه مادام الأخير متحفظا بوجهة نظره(٣)، (المتحفظة على المباحثات الفنية).

وتحت ضغط الملك بدأ إبراهيم عبد الهادى فى قبول فكرة المباحثات الفنية بين العسكريين من الجانبين، والتى كان متحفظا عليها منذ أن كان رئيسا للديوان (٤). وبدأت اللقاءات فى شهر مارس ١٩٤٩ بين الفيلد مارشل «سليم» رئيس أركان الامبراطورية وكل من الملك فاروق ورئيس وزرائه من أجل التفاهم حول ترتيبات الدفاع. وقد تحمس الملك لفكرة المباحثات العسكرية خلال لقائه مع سليم، مشيراً إلى «أن مثل تلك المباحثات ضرورية ومرغوب فيها، وأن رئيس الوزراء الذى ينتظر أن يقابله سليم فى ذلك المساء يعرف تماما مايدور فى خَلَده، وأن الملك سيعين أفضل رجاله من ضباط الأركان لهذه المباحثات العسكرية» (٥).

وفى لقاء ابراهيم عبد الهادى مع الفيلد مارشال «سليم» فى السابع عشر من مارس، أوضح رئيس الوزراء موقفه من المباحثات العسكرية بقوله: «إنه من أجل مزيد من التفاهم بين مصر والمملكة المتحدة فقد وافق على فكرة جعل مصر قاعدة لأية عمليات حربية فى المنطقة. وأنه كان ضد بدء المباحثات على المستوى العسكرى تماما. وأنه يرغب فى الإلمام بالخطوط

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) انظر برقية السفير البريطانى فى الملحق الوثائقى لملفات السويس ص ٦٦٠ - ٦٦١.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) انظر تقرير السفير البريطانى فى الملحق الوثائقى لملفات السويس، ص ٦٥٤.

(٥) Forign Relations of the United States, 1949, Volume VI, Douglas to the Secretary of State, top secret tel. 22.3.1949. p. 199.

العامة للتصور البريطانى جملة واحدة، حتى يمكنه دراستها وإعطاء الأوامر اللازمة للعسكريين المصريين»(١).

وقد وافق «سليم» على هذا الأسلوب للاقتراب من الموضوع، وأخطر رئيس الوزراء أن ضباط أركان القائد العام للقوات البريطانية فى الشرق الأوسط سيعدُّون له مذكرة توضح أبعاد الصورة تبعا للمتطلبات البريطانية (٢).

وهنا أوضح إبراهيم عبد الهادى لسليم، أنه بعد دراسة تلك المذكرة والموافقة عليها فإنه سيحولها إلى المستويات التنفيذية، كما طلب منه معرفة التخطط البريطانية للدفاع العام عن الشرق الأوسط، مثل خطط التعاون البريطانى ـ التركى، وهل ستكون مصر فى خط الدفاع الأول أو الثانى أو الثالث(٣). وقد أجاب «سليم» بأنه يأمل ألا تكون مصر فى خط الدفاع الأول، وأن المسافة التى سيتم إبقاء العدو عندها ستتوقف على مالدى المملكة المتحدة من قواعد هناك(٤).

. وأضاف «سليم» أن المملكة المتحدة ترغب فى رؤية مصر قوية عسكريا وأنها لتحقيق ذلك سوف تُعطى كل المساعدات المكنة، رغم أن احتياجات الاتحاد الغربى ربَّما حدَّت من كمية العتاد الحربى الذى يمكن للمملكة المتحدة أن تزود به مصر(٥).

وفى الثلاثين من مارس قدَّم قائد القوات البريطانية فى الشرق الأوسط إلى رئيس الوزراء المصرى المذكرة التى وعده بها الفيلد مرشال سليم». وبدراسة هذه المذكرة. وجدت الحكومة المصرية أن الطلبات العسكرية البريطانية قد ذهب بعيدا جدا. ومن ثم، فإنها رأت ـ رغم قبولها

(١) Ibid., p. 200.

(٢) Ibid., p 201.- غطت تلك المذكرة مايلى:

(أ) الجوانب الاستراتيجية للشرق الأوسط مع إبراز الأهمية الاستراتيجية لمصر.

(ب) الدور الذى على مصر أن تقوم به فى الدفاع عن نفسها وما يتطلبه ذلك من تنظيم وتدريب القوات المصرية والمقترحات اللازمة لذلك.

(جـ) متطلبات القوات البريطانية آنذاك وفى حالة التهديد بالحرب، مثل وجود هيئة القيادة التى قد يحتاج الأمر الى التوسع فيها مع عدد معين من القوات، بالإضافة إلى القوات الفنية للرادار، واللاسلكى والمجالات الفنية الأخرى، وكذلك التوسع فى منشآت القوات الجوية البريطانية والمطارات التى يُنشأ بعضها خارج منطقة القناة.

(د) تشكيل مجموعة اتصال من الضباط المصريين والبريطانيين للقيام بتنفيذ أية برامج يُتفق عليها ومناقشة الآراء المختلفة وأعمال التخطيط لمواجهة أى تطور بما فى ذلك الحرب نفسها.

(٣) Idem.

(٤) Idem.

بما جاء فى تلك المذكرة ـ أنه أنه لا يمكن وضعها فى شكل اتفاقية، «وإنما تقبل الحكومة المصرية وضعها فى شكل ترتيبات عملية مؤقتة إلى أن يحين الوقت المناسب لتعديل معاهدة ١٩٣٦»[١]. وقد اكتفت الحكومة المصرية بقبول تلك الترتيبات شفاهية دون التورط فى تسجيلها فى وثيقة رسمية [٢].

وهكذا قبلت وزارة إبراهيم عبد الهادى استمرار بقاء القوات البريطانية فى مصر، وصرفت النظر عن جلاء هذه القوات وقت السلم ـ الذى طالبت به كل الحكومات السابقة بعد الحرب العالمية الثانية ـ نظير المساعدة البريطانية فى تسليح القوات المسلحة المصرية وتدريبها. ورغم فداحة الثمن الذى كان على مصر أن تدفعه، فقد كانت الحكومة البريطانية مستعدة دائما للتراجع عن الوفاء بما التزمت به مقابل هذا الثمن.

وعلى ضوء خبرة مصر السابقة غير المشجعة مع البريطانيين بالنسبة لتسليح وتدريب القوات المسلحة المصرية فقد طلب رئيس الوزراء المصرى تأكيداً من القادة البريطانيين فى مصر ـ خلال لقائه معهم فى أول أبريل ١٩٤٩ ـ بصدق نوايا البريطانيين فى تقوية الجيش والقوة الجوية المصرية وزيادة فاعليتهما. «فهو لا يرغب فى أن يُحال إلى القوات المصرية دور صغير، فمصر يجب أن تشعر أن لديها الوسائل التى تسمح لها بالمشاركة فى الدفاع عن نفسها» [٣].

وقد أعطاه مارشال الجو «ديكسون Dickson» التأكيد الذى طلبه، موضحا، له أن القادة البريطانية قد بحثوا دور وتشكيل القوات المسلحة المصرية بشكل عام فقط، نظرا لأن القرار المتعلق بمثل هذا الموضوع سوف يتوقف إلى حد كبير على رغبات المصريين أنفسهم، والتى ستُعرف عند بدء المباحثات [٤].

ومع بداية هذه الاتصالات التمهيدية، أرسل السفير البريطانى فى مصر إلى وزارة الخارجية البريطانية يحثُّها على ضرورة العمل على تدعيم القوات المسلحة المصرية، وموضحاً

(١) فادية سراج الدين، القضية المصرية فى المرحلة الأخيرة ١٩٥٠ - ١٩٥٤ (رسالة دكتوراة مقدمة إلى كلية الآداب ـ جامعة القاهرة، ١٩٨٧)، ص ٥٤.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) (ملحق ٥٢) F.O. 141 / 1331, H.E. to Michael Wright top secret draft letter, No. 4/ 8/ 499. 8.4. 1949.

(٤) Idem.

أن موافقة الوزارة المصرية الحالية أو أى وزارة أخرى على المطالب البريطانية مرهونة بالمساعدة فى بناء القوة الذاتية المصرية. وأكد السفير البريطانىّ لحكومته «أنه مهما كان النجاح الذى قد نحصل عليه ـ بجعلهم يقرون بأن وجود القوات البريطانية الآن مسألة حيوية ـ فإنهم جميعا يتطلعون إلى اليوم الذى تصبح فيه قواتهم من القوة بحيث تجعل من بقاء القوات البريطانية فى مصر أمراً غَير ضرورى لا يستطيع أحد أن يلومهم» (١).

وأخطر السفير البريطانى حكومته أن المصريين بدؤا فى الضغط من أجل رفع الحظر البريطانى على تصدير الأسلحة، مستغلين فى ذلك السوق المنافسة فى إيطاليا. حيث أخطر قائد اللواء الجوى إبراهيم جزارين ـ سكرتير وزير الحربية لشئون الطيران ـ الملحق الجوى البريطانى «أن السلطات المصرية فى أمس الحاجة إلى معرفة الموعد المحتمل لرفع الحظر (على تصدير الأسلحة والطائرات)، فقد انفقوا حوالى ثلاثة ملايين من الجنيهات المصرية على شراء عدة طرازات من الطائرات، بما فى ذلك مقاتلات الماكى والفيات من إيطاليا وأنهم لا يرغبون فى شراء طائرات غير بريطانية، إلا أنه مع استمرار بقاء الحظر، فإن عليهم أن يحصلوا على هذه الطائرات حيث يجدونها. وأضاف جزارين أن القوة الجوية المصرية يجب أن تظل عاملة، ومن ثم، فإنها لا تستطيع المخاطرة بتجميد حصة كبيرة من الميزانية بعمل تعاقدات قد لا يتم تنفيذها فى فترة محددة، نتيجة الحظر على تصدير الأسلحة. وفى الحقيقة فإن السلاح الجوى الملكى المصرى سيقوم بشراء طائرات أكثر من إيطاليا. فرغم عدم رضائهم فعلا عن طائرات الماكى والفيات، إلا أنهم يستطيعون الحصول عليها فى وقت قصير» (٢).

وحذّر السفير البريطانى فى رسالته السابقة إلى الخارجية البريطانية من زيادة اعتماد السلاح الجوى المصرى على الانتاج الإيطالى من الطائرات، الأمر الذى يعتبر غير مرغوب فيه من جميع الوجوه. وأوضح السفير أهمية إمداد مصر بالأسلحة لإعطاء الفرصة لنجاح المباحثات العسكرية(٣).

وفى الوقت الذى كان السفير البريطانى يحث فيه حكومته بخصوص إطلاق مبيعات الأسلحة والطائرات إلى مصر لإنجاح المباحثات العسكرية، كانت الحكومة المصرية ـ تحت

(١) Idem.
(٢) Idem.
(٣) Idem.

ضغط الملك ـ تحاول التعجيل ببدء تلك المباحثات من أجل رفع الحظر على تصدير الطائرات، التى كانت تمثل المطلب الأول فى الاحتياجات المصرية بعد أن انخفضت صلاحيتها نتيجة للحرب فى فلسطين(١).

فقد وصلت قوة المقاتلات الصالحة فى نهاية الحرب إلى خمس عشرة طائرة فقط، بعد أن كان سبعا وثلاثين قبل بداية العملية «حوريب». وكانت الحاجة ماسة إلى تزويد القوة الجوية بسربين من المقاتلات تشمل حوالى خمسين طائرة من أحداث الطرازات (٢).

ولم يكن سوء حالة السلاح الجوى المصرى خافيا على السلطات البريطانية فى مصر. حيث تعكس التقارير البريطانية فى شهر فبراير انخفاض قوة السلاح الجوى نتيجة للحرب فى فلسطين، إلا أنها تشير إلى أن «القوة الجوية المصرية قد نجحت فى عملها بالمعدات المتاحة، سواء فى العمليات النشطة أو فى إنقاذ ماتبقى لها (من طائرات) عن طريق أعمال الصيانة والإصلاح» (٣).

وتوضح تقارير صلاحية الطائرات فى شهر أبريل ارتفاع عدد المقاتلات والمقاتلات القاذفة الصالحة إلى إحدى وثلاثين طائرة والقاذفات الثقيلة إلى ست طائرات(٤). وعندما أجرت هيئة العمليات المشتركة تقديرها للموقف فى الحادى والعشرين من مايو، لم تكن حالة السلاح الجوى آنذاك تسمح بالمشاركة فى أى عمليات مقبلة بأكثر من الإمكانات التالية (٥):

---

(١) Air 20 / 6906, R752, H.Q. RAF/ Med M.E. to the Air Ministry, tel., 14.4.1949. - F.O. 141 / 1367, H.E. to M.R. Wright, draft letter, 7.2.1949.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ١، ملف ١ – ٢٦ / س ج / ١٢ «مؤتمرات»، مؤتمر برئاسة الجيش، ٩ يناير ١٩٤٩، مسلسل ١٩٤٦، ص ٨.

(٣) F.O. 141 / 1367, H.E. to M.R. Wright, 7.2.1949, loc. cit.

(٤) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٣٨، تقارير صلاحية الطائرات خلال شهر أبريل ١٩٤٩.

(٥) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٣، ملف ١ / ٢٦ / س ج / ٢٣، ج ٢، تقدير موقف هيئة العمليات المشتركة لو نقضت إسرائيل الهدنة، ٢١ مايو ١٩٤٩، ص ٢، والملحق الأول ص ٤.

القوة القادرة على الاشتراك فى العمليات.

سرب سبيتفير (٨ طائرة) يتمركز فى مطار العريش ومستعد للاشتراك الفورى فى العمليات، يدعمه سربان آخران أحداهما من طراز ماكى (٨ طائرة) والآخر طراز سبيتفير (٨ طائرة) من مطار البلاّح كنسق ثان بالإضافة إلى سرب فيات (١٢ طائرة) من مطار حلوان، والقاذفات الثقيلة من مطارى ألماظة وغرب القاهرة كنسق ثالث.

المطارات الجاهزة:

المطارات التى يمكن استخدامها بالجبهة هى مطار العريش والبلاّح. وفى حالة الطوارىء يمكن استخدام أراضى الهبوط جنوب العريش (رقم ١٥) وفى بير الحمة (رقم ٢٠)، ومنطقة مصفق (رقم ٣٠).

الذخيرة والقنابل.

موقف الذخيرة والقنابل كان مرضياً للغاية.

ومن ذلك التقدير يمكننا أن نرى أن إجمالى ماكان يمكن إشراكه فى أى عمليات مقبلة لم يكن يزيد عن ٣٦ طائرة مقاتلة ومقاتلة قاذفة من إجمالى قوة طائرات الفيات والماكى وسبيتفير المتوفرة، والتى كانت تصل إلى ستين طائرة(١). أما القاذفات الثقيلة التى يشير إليها تقدير الموقف فكانت تتكون من ست طائرات سترلنج وطائرتين هاليفاكس(٢)، يوضح أحد التقارير البريطانية أنها كانت جميعها غير صالحة فى الثامن عشر من مايو، أى قبل تقدير الموقف المشار إليه بثلاثة أيام(٣)

ومن ثم، كانت حالة القوة الجوية المصرية المتدنية تمثل عامل ضغط على وزارة الحربية للبحث عن مصادر بديلة لتزويد القوة الجوية المصرية باحتياجاتها من الطائرات والعتاد، الأمر الذى كانت تخشى منه السلطات البريطانية فى مصر آنذاك. ومن هنا جاء تحرك تلك السلطات

(١) وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، تقارير صلاحية الطائرات خلال شهر أبريل ١٩٤٩.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) Air 23/ 8346 17, Order of Battle - Royal Egyptian Air Force, 18. 5. 1949.

وتوصياتها السابقة ببحث رفع الحظر على إمداد مصر بالأسلحة، بالإضافة إلى اعتقاد السلطات البريطانية فى مصر أن رفع الحظر سيوفر الظروف الملائمة لنجاح المباحثات العسكرية.

وجاءت استجابة وزارة الخارجية البريطانية لتوصيات سفيرها فى مصر فى شكل برقية إلى ممثلها فى الولايات المتحدة تطلب منه مناقشة وزير الخارجية الأمريكى بشأن رفع الحظر على تصدير الأسلحة الذى صدر بخصوص الحرب فى فلسطين وأن يوضح للوزير الأمريكى «أن ملك مصر قد أخطر رئيس الوزراء المصرى بالسير قُدماً فى المباحثات العسكرية معنا، وقد تحدد بالاسم ثلاثة ضباط مصريين لهذا الغرض. ورئيس الوزراء المصرى يضغط علينا مرة أخرى بخصوص استئناف إمدادات الأسلحة لمصر. ومن الواضح أنه لن يتحقق إلا قليل من التقدم فى المباحثات العسكرية إذا لم تتم الاستجابة من ناحية الإمدادات بالأسلحة»[١].

وفى الوقت الذى كانت تحاول فيه الخارجية البريطانية رفع الحظر على تصدير الأسلحة لإنجاح المباحثات العسكرية، كانت وزارة الطيران فى لندن وقيادة القوات الجوية البريطانية فى الشرق الأوسط تبحثان المطالب المصرية لتطوير السلاح الجوى، والتى يمكن تلخيص خطوطها العامة فيما يلى[٢] :

(١) تنفيذ خطة الثلاث سنوات (خطة أبريل ١٩٤٧ بعد تعديلها) والتى تغطى تشكيل قوة جوية من أربعمائة طائرة تشمل طائرات التدريب والمواصلات.

(٢) يجب على هذه الخطة أن توفر قوة مقاتلات نهارية وليلية قوية للدفاع عن مصر، وقوة جوية تكتيكية للعمليات المشتركة مع الجيش فى الصراع الذى قد ينشأ خارج الحدود المصرية.

(٣) حرص قيادة السلاح الجوى على استخدام النفاثات فى طرازات طائرتها المختلفة.

(٤) حاجة السلاح الجوى إلى قوة من القاذفات الخفيفة حتى ثلاثة أسراب.

(١) (ملحق ٥٣) F.O. 271/ 121819 1201, F.O to Cairo top secret tel. No. 962,16.5.1949.

(٢) F.O. 141/1367 409/13, H.M. Air Attache (Cairo) to the Air Commander -in-Chief R.A.F. MED/M.E. letter No.AA/TS.90, 2.6.1949

(٥) شكيل سرب قاذفات ثقيلة ليكون قاعدة للتوسع فى القاذفات مستقبلاً.

(٦) توفير شبكة من محطات الرادار الأرضية لتغطية الدلتا، فضلاً عن الرادارات المحمولة جواً بواسطة المقاتلات الليلية.

وفى انتظار نتائج الاتصالات البريطانية ـ الأمريكية لرفع الحظر على تصدير الأسلحة، قامت وزارة الطيران بحصر المشتروات المصرية من الطائرات التى حال الحظر دون تسليمها. وطبقاً لمذكرة نائب مدير الإتصال والتعاون الأجنبى فقد شملت تلك المشتروات تعاقدات سابقة على تاريخ الحظر فى يونيو ١٩٤٨ وتعاقدات أخرى تالية عليه لشراء الطائرات النفاثة التالية(١) :

قبل فرض الحظر :

عقد فى الثامن من مارس ١٩٤٨ لشراء طائرة متيور طراز ٧ وأربع طائرات متيور طراز ٤، كان مقدراً تسليمها فى مارس ومايو ١٩٤٨ على التوالى.

بعد *فرض الحظر :*

(أ) عَقْد فى السابع من يناير ١٩٤٩ لشراء أربع طائرات متيور إضافية طراز ٤ لم يتحدد وقت تسليمها بشكل محدد.

(ب) عَقْد فى فبراير ١٩٤٩ لشراء ست طائرات ڤامپير طراز ٣ قُدر أن يتم تسليمها عام ١٩٥١ فى حالة رفع الحظر.

ولما كانت هذه الطائرات لم يتم تصنيعها لحساب مصر حتى يونيو ١٩٤٩، فقد أوصى نائب مدير الإتصال والتعاون الأجنبى فى مذكرته إلى مساعد رئيس الأركان بوزارة الطيران ببدء العمل فى تلك الطائرات كسباً للوقت حتى يتم إلغاء الحظر، حيث كان من رأيه أنه حتى إذا لم يرفع الحظر عند الانتهاء من تصنيع هذه الطائرات، فإنه يمكن إرسالها إلى القوات الجوية البريطانية فى مصر مع السماح للأطقم الجوية والأرضية المصرية بالتدريب عليها تحت إشراف القوات البريطانية(٢).

(١) Air 20/6906, ACAS (P) 3616, D.A.A.F.L. to ACAS (P),minute, 14.6.1949.

(٢) Idem.

وفى نفس اليوم الذى قُدمت فيه المذكرة السابقة، أرسل السفير البريطانى فى مصر برقية إلى وزارة الخارجية البريطانية يحثها على الإفراج عن قطع الغيار المرسلة إلى السلاح الجوى والتى تم التحفظ عليها فى شهر يونيو السابق على أثر فرض الحظر، خوفاً من رد الفعل المصرى المؤلم خلال المحادثات العسكرية المستهدفة(١).

وعندما بدأت تلك المحادثات بشكل سرى فى أوائل يوليو ١٩٤٩ بين ممثلى هيئة الأركان المصرية والبريطانية فى فايد، حاول الوفد العسكرى المصرى مناقشة مسألة جلاء القوات البريطانية عن مصر، ولكن الجانب البريطانى اعتبر أن الجلاء مسألة سياسية، ومن ثم، بقى ذلك الموضوع معلقاً إلى حين(٢).

إلا أن قبول الحكومة المصرية بالتقدير البريطانى ـ الذى يرى أن مصر مُعَرَّضَة لخطر الهجوم السوفيتى فى حالة اشتعال الحرب فى المنطقة ـ ترتب عليه، قبول الوفد العسكرى المصرى بعد ذلك بالتصور البريطانى لسيناريو المرحلة الافتتاحية لتلك الحرب، والذى قدر أن الهجوم (الجوى) على مصر سيتم قبل الإعلان الرسمى عن بدء تلك الحرب(٣)، وهو ما يعنى بطبيعة الحال أن البريطانيين لن يتوفر لديهم الوقت للعودة إلى مصر لصد ذلك الهجوم فى حالة جلائهم عنها. ومن ثم فإن بقاءهم فى مصر وقت السلم أمر حيوىٌ لسلامة الدفاع عن البلاد ضد الهجوم المنتظر.

وفى منتصف يوليو توصل الوفدان العسكريان الى اتفاق مبدئى، اعترف فيه المصريون بضرورة تمركز البريطانيين فى مصر وقت السلم، ووافق البريطانيون فيه على بيع الأسلحة اللازمة للقوات البرية والجوية المصرية(٤).

وتخوفاً من تسرب تلك المحادثات إلى المعارضة المصرية ـ التى كان يمثلها الوفد آنذاك ـ

(١) Air 20/6906, 125/9A, Cairo to F.O., cypher tel., No.797, 14.6.1949.

(٢) Foreign Relations of the United States, 1949, Vol.VI, The Ambassador in the United Kingdom to the Secretary of State, top secret tel., No.2714, 12.7.1949, pp. 219-220.-

لم يكن يعلم بتلك المباحثات سوى الملك ورئيس الوزراء ووزير الخارجية والوفد العسكرى.

(٣) Idem .

(٤) Ibid., The Chargé in Egypt to the Secretary of State top secret tel., No.704, 23.7.1949, p.221.

فقد رفض العسكريون المصريون تسجيل تلك المحادثات كتابة(١). وإزاء مخاوف الوفد العسكرى المصرى عرض البريطانيون عمل خطة دفاعية على أسس فنية وفرضية بحتة دون ذكر أسماء ووصف القوات المستخدمة فى تلك الخطة بنسبتها إلى الدولة (أ) أو الدولة (ب)(٢).

وفى السادس عشر من يوليو، أكدت السفارة البريطانية أنه قد تم التوصل إلى إتفاق على المستوى العسكرى بين المفاوضين البريطانيين والمصريين حول الخطة العامة، التى بُنيت على أساس خطر العدائيات الدولية القائمة(٣). كما تم التوصل إلى اتفاق حول تشكيل حوالى عشر لجان فرعية لتولى الجوانب التفصيلية للاتفاق الأساسى السابق(٤).

ولما كان الملك قد وافق على الاتفاق الذى توصل إليه الجانبان، فقد كان عليه ـ طبقا لرأى السلطات البريطانية فى مصر ـ أن يبيع ذلك الإتفاق ووسائل تنفيذه التى ستسفر عنها دراسات اللجان الفرعية، إلى رئيس وزرائه ووزير خارجيته، على أن يأخذ الاتفاق طريقه إلى مستوى مجلس الوزراء بعد الانتخابات التى كان مُقدراً إجراؤها فى شهر أكتوبر من نفس العام، حتى لا تصبح المعاهدة الموضوع السياسى الرئيسى فى تلك الانتخابات(٥).

إلا أنه سرعان ما أطاح الملك بوزارة إبراهيم عبد الهادى فى الخامس والعشرين من يوليو، وكلّف حسين سرى بتشكيل وزارة قومية شارك الوفد فيها(٦). فتوقفت المحادثات العسكرية بعد الاجتماع الذى عقده الطرفان فى الثانى من أغسطس(٧).

ويبدو أن ذلك التوقف تم لإجراء مزيدٍ من المشاورات بين الوفدين العسكريين وحكومتيهما،

(١) Ibid., The Chargé in Egypt to the Secretary of State, top secret tel., No.692, 19.7.1949, p.220.

(٢) Idem.

(٣) Ibid., The Chargé in Egypt to the Secretary of State, top secret tel., No.704, 23.7.1949, p.p221-222.

(٤) Idem

(٥) Idem

(٦) يُرجع حسن يوسف إجبار الملك لإبراهيم عبد الهادى على الاستقالة إلى فشل الأخير فى توحيد الصفوف والخلاف الذى كان مستشرياً بين القصر والوزارة حول العديد من الموضوعات مثل، السياسة تجاه سوريا بعد انقلاب حسنى الزعيم، وتعديل الدوائر الإنتخابية، بالإضافة إلى مشكلتى إصلاح اليخت المحروسة وصلاحية تعيين رئيس هيئة أركان حرب الجيش. ـ حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ص٢٦٢ـ٢٦٣.

(٧) Ibid., The Chargé in the United Kingdom to the Secretary of State, top secret tel., No.3467, 30.8.1949, p.223.

على أثر بيان حسين سرى فى الأول من أغسطس عن سياسة وزارته، والذى أشار فيه إلى أن مسألتى الجلاء ووحدة وادى النيل على رأس أهداف تلك الوزارة[١].

إلا أنه سرعان ما استؤنفت المحادثات العسكرية فى النصف الثانى من أغسطس[٢]، مما يشير إلى قبول حسين سرى باستمرار تلك المحادثات. ومن ثم، وجدت وزارة الحربية المصرية - على ضوء الاتفاق المبدئى الذى تم التوصل إليه خلال شهر يوليو، واتجاه المناقشات الدائرة فى مجلس الأمن إلى رفع الحظر على تصدير الأسلحة - أن الوقت أصبح ملائماً لاستعجال تسليم الطائرات والمعدات المدرجة فى التعاقدات السابقة، والتقدم بأوامر شراء جديدة للطائرات التى أدرجت لها اعتمادات مالية خلال ميزانية ذلك العام. وعلى ذلك، أخطر الملحق الجوى المصرى وزارة الطيران البريطانية أن لديه الصلاحية لتقديم أمر شراء مُحَدَّد بعدد من الطائرات. فبالإضافة إلى الطائرات السابق التعاقد عليها، فإن السلاح الجوى حريص على استلام الطائرات التالية قبل فبراير ١٩٥٠[٣] :

٢٠ طائرة طراز سى فيورى ١٠.

١٤ طائرة طراز ڤامبير ٥.

٧ طائرة طراز متيور ٨.

١ طائرة طراز متيور ٧ (مزدوجة للتدريب).

وما أن قررَّ مجلس الأمن فى الحادى عشر من أغسطس رفع الحظر على تصدير الأسلحة الذى تم فرضه فى شهر يونيو ١٩٤٨، حتى أرسل قائد القوات الجوية البريطانية فى الشرق الأوسط إلى وزارة الطيران يحثُّها على إعطائه صلاحية إخطار المصريين بإفراج الحكومة البريطانية عن الطائرات التى سبق التعاقد عليها، حيث كان يتوقع إثارة المصريين لذلك الموضوع عند استئناف المحادثات العسكرية فى النصف الثانى من أغسطس. إلا أن القائد البريطانى تحفظ فى الوقت نفسه على تسليم المصريين عدداً كبيراً من طائرات الڤامبير تسمح

(١) Ibid., The Chargé in Egypt to the Secretary of state, tel., No.A-819, 2.8.1949, p.222..

(٢) Air 20/6906 R 329A, H.Q. M.E.A.F. to the Air Ministry, personal letter, No. C.IN.CX 160, 1949.

(٣) (ملحق ٥٤). Air 20/6906, ACAS (P) 4095, D.D.A.F.L. to A.C.A.S. (P), minute, 9.8.1949.

بتسليح أكثر من سرب واحد من الأسراب التى يعتزمون تشكيلها من ذلك الطراز حتى مارس ١٩٥٠(١).

ولما كانت التعاقدات القديمة فضلاً عن أوامر الشراء الجديدة لا تسمح بتشكيل أكثر من سرب واحد من طائرات الفامبير، فقد وافقت وزارة الطيران على الإفراج عن التعاقدات القديمة من الطائرات النفاثة بالإضافة إلى المطالب الجديدة التى قدم بيانها الملحق الجوى المصرى. وبذا أصبح جملة ما تم التصديق على تزويد السلاح الجوى به من طائرات حتى أغسطس ١٩٤٩ هو(٢) :

٢٠ طائرة طراز ڤامبير ٥ (٦ تعاقد قديم، ١٤ تعاقد جديد)

٢ طائرة طراز متيور ٧ (١ تعاقد قديم، ١ تعاقد جديد)

١٢ طائرة طراز متيور ٤ (٦ تعاقد قديم، ٦ تعاقد جديد بدلاً من ٧ متيور ٨ المطلوبين)

٢٠ طائرة طراز سى فيورى (تعاقد جديد).

وفى ظل رفع الحظر على تصدير الأسلحة، وتصديق الحكومة البريطانية، بدا الأمر فى شهر أغسطس كأن الطريق أصبح ممهداً لوضع خطة الثلاث سنوات موضع التنفيذ، بعد التعديلات التى أجريت عليها. وطبقاً لتصريحات قائد اللواء الجوى إبراهيم جزارين - خلال اجتماعه مع قائد القوات البريطانية بالشرق الأوسط فى شهر يوليو - كانت الملامح الرئيسية لتلك الخطة تشمل ثلاثة عشر سرباً مقاتلاً، بالإضافة إلى أسراب الخط الأول العاملة فى ذلك الوقت(٣). وكان مقدراً أن تتشكل كل من الأسراب الجديدة من اثنتى عشرة طائرة كقوة أصلية وأربع طائرات احتياطية لكل منها(٤).

ولتنفيذ تلك الخطة قُدِّر تشكيل ثلاثة أسراب جديدة قبل نهاية السنة المالية فى فبراير

(١) Air 20/6906 R 303, H.Q. M.E.A.F. to the Air Ministry, top secret tel., No. C.IN.CX 149, 12.8.1949 .

(٢) Air 20/6906 R331 A.C.A.S. (P). to the H.Q.M.E.A.F., top secret tel., No. MSX 126, 15.8.1949.

(٣) Air 20/6906, 125 (Pol/182) Notes on a Meeting held between C-in-C, M.E.A.F. and Group Captain, Gazarin, 20.7.1949.

شملت أسراب الخط الأول آنذاك ثلاثة أسراب قتال وسرب قاذفات، وسرب استطلاع عام، فضلاً عن سربين للنقل والمواصلات.

(٤) Idem

١٩٥٠ وأربعة أسراب أخرى فى نهاية السنة المالية التالية، أما الستة أسراب الباقية فكان مُقدراً تشكيلها خلال السنة المالية المنتهية فى فبراير ١٩٥٢(١).

وقد بُنيت تلك الخطة على أساس تقدير المخططين المصريين آنذاك لاحتياجات مصر الدفاعية ضد قوى صغرى، أما الدفاع ضد القوى الكبرى فكان على مصر أن تعتمد فيه على معاونة البريطانيين والحلفاء الآخرين(٢).

وتشير تصريحات قائد اللواء الجوى جزارين خلال اجتماعه مع قائد القوات البريطانية فى الشرق الأوسط أن وزير الحربية صدَّق فعلاً على تلك الخطة كما ناقشتها اللجان المالية المختصة، وكان يُنتظر أن تحظى بموافقة البرلمان فى صيف ١٩٤٩(٣).

ولما كان الجانب المصرى قد اقترح خلال المباحثات إرسال وفد عسكرى مصرى إلى المملكة المتحدة للتفاوض حول الطائرات والأسلحة اللازمة للقوات المسلحة المصرية، فقد طلب قائد القوات الجوية البريطانية فى الشرق من وزارة الطيران أن تُقدم لممثلى السلاح الجوى المصرى كل معاونة ممكنة(٤).

وخلال وجود الوفد العسكرى المصرى فى المملكة المتحدة، استجاب المسئولون فى وزارة الطيران البريطانية لجزء كبير من مطالب السلاح الجوى المصرى. ولم يعق الاستجابة إلى باقى الاحتياجات المطلوبة سوى الارتباطات البريطانية المخططة مسبقاً سواء فى مجالات التدريب أو التسليح، فضلاً عن أسبقيات احتياجات القوات الجوية البريطانية وإصرار الوفد العسكرى المصرى على طلب أحدث الطائرات(٥).

---

(١) Idem

(٢) Idem

(٣) Idem

(٤) Air 20/6906, R 329A, H.Q.M.E.A.F. (C-in-C) to the Air Ministry (A.C.A.S.(P), personal letter, No.C.IN. CX, 160,17.8.1949.

(٥) Air 20/6906, A.C.A.S.(P) 1483, Record of a Meeting with the Royal Egyptian Air Force Delegation, 20.9.1949. - Air 20/6906, A.C.S.(P) 4748, Minute of a Meeting held on 25.10.1049 to discuss the sale of aircraft and equipment to Egypt, 29.10.1949.

وقد أسفرت جهود الوفد العسكرى فى المملكة المتحدة عن التعاقد على شراء الطائرات النفاثة التالية (١) :

٦٦ طائرة ڤامبير طراز ٥، ٦ (مقاتلة ومقاتلة قاذفة) منها ١٦ طائرة مُجهَّزة كمقاتلات ليلية، قُدِّر تسليمها مابين أغسطس ١٩٥٠ وفبراير ١٩٥١، مع تسليم العشرين ڤامبير السابق التعاقد عليها قبل شهر مارس.

٢٤ طائرة متيور طراز ٨ (مقاتلة ومقاتلة قاذفة) قُدِّر تسليمها فيما بين سبتمبر وديسمبر ١٩٥٠.

وبالإضافة إلى النفاثات الحديثة السابقة، فقد تم التعاقد أيضا على شراء عشرين طائرة سپيتفير طراز ٢٢ مستعملة بكامل تجهيزاتها ومعداتها الأرضية، بالإضافة إلى تسع قاذفات مستعملة من طراز هاليفاكس، واثنتى عشرة مقاتلة قاذفة من طراز فيورى(٢).

وبينما كان الوفد العسكرى المصرى يتباحث فى المملكة المتحدة حول احتياجات القوات المسلحة المصرية من الأسلحة والطائرات، كانت السلطات البريطانية فى مصر تضغط على الملك لاستكمال الاتفاق المبدئى بشأن التسهيلات المطلوبة للقوات البريطانية فى مصر وتوثيقه. إلا أن الملك ـ رغم تلهفه على ذلك تأمينا لعرشه ـ أوضح لوزير الخارجية البريطانية، أن هناك مصاعب سياسية فى مصر تعوق نفيذ ذلك الآمر آنذاك، نظراً لأن البلاد مُقْدِمَة على الانتخابات، وأنه متى تم الفراغ منها «أمكن ترجمة التفاهم الذى تم التوصل إليه إلى اتفاقية علنية» (٣).

وقد استمرت المحاولات البريطانية ـ خلال عهد وزارتى حسين سرى ـ للضغط على الملك بشأن نتائج المباحثات العسكرية، والتى لم تناقش حتى الثالث من نوفمبر سوى مايطلبه الجيش المصرى، فى الوقت الذى لم يتم فيه إحراز أى تقدم بخصوص التسهيلات التى طلبها

(١) Air 20/6906 A.C.A.S. (p), 4748, Minute of A meeting held on 25.10.1949,loc. cit. - F.O.371/96968, JE 1192/ 64 Orchard (ministry of supply) to Hosie (ministry of defence), secret letter No. 8/1 (Attached schedule) 13.5.1925..

(٢) Air 20/6906, A,C.A.S. (p), 4784, Minute of Meeting held on 25.10.1949, loc. cit. - F.O. 371/96968, JE1192, Orchard to Hosie, loc. cit.

(٣) هيكل، ملفات السويس، انظر برقية الخارجية البريطانية إلى سفيرها فى مصر، ص ٦٦٤. ـ فادية سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص ٥٥ ـ ٥٦.

البريطانيون، على حد قول الفيلد مارشال «سليم» للملك[1]. إلا أن الأخير أوضح لسليم خلال لقائهما فى الثالث من نوفمبر أنه يعرف مايريدون «ويدرك الحاجة إليه، ولكن الصعوبات كبيرة من الناحية السياسية وبصورة خاصة أى إعلان علنى» [2].

وإزاء ذلك الموقف، قنعت الحكومة البريطانية مؤقتا بأن «المصريين لن يُصروّا على جلاء القوات البريطانية من الأراضى المصرية» [3]، على ضوء التفاهم الذى تم التوصل إليه خلال المباحثات العسكرية، وانتظرت ما ستأتى به الأحداث.

وهكذا كانت محصلة السياستين المصرية والبريطانية عام ١٩٤٩، هى كسر حالة الجمود السابقة حيال تطوير القوة الجوية المصرية، وغرس البذور لتزويدها باحتياجاتها من الطائرات والمعدات. كما أثمرت تلك السياسة، رفع الكفاءة القتالية لبعض وحدات تلك القوة، من خلال التدريب المشترك الذى كان يجرى مع القوات الجوية البريطانية فى مصر آنذاك.

وقد بدأ ذلك التدريب بمبادرة من وزير الحربية المصرى، الذى أبدى رغبته للسلطات البريطانية فى إجراء مثل هذا التدريب فى منطقة القناة، مع الاستفادة من تسهيلات التدريب البريطانية فى تلك المنطقة كميادين الرماية وقذف القنابل[4].

وقد أوصى السفير البريطانى فى مصر بسرعة بحث الموضوع والموافقة عليه، نظراً لأنه يتمشى مع اتجاهات السياسة البريطانية آنذاك نحو تقوية الروابط بين العسكريين من الجانبين، تمهيداًللمحادثات العسكرية المستهدفة [5].

وقد تمت الموافقة على ذلك التدريب دون قيود من الجانب البريطانى، وهو الأمر الذى أسعد الملك، فقد كان يرى أن «رجال السلاح الجوى قد أبلوا وأظهروا معدنهم (خلال الحرب)، ويمكن

(١) هيكل، ملفات السويس، انظر تقرير الفيلد مارشال سليم فى ٤ نوفمبر، ص ٦٦٦. - فادية سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص ٥٥-٥٦.

(٢) هيكل، ملفات السويس، ص ٦٦٦.

(٣) Foreign Relations of the United States, 1949, Vol. VI, The Charge in Egypt to the Secretary of State, top secret tel.,No. 704, 23.7.1949.

(٤) F.O. 141 / 1367, Cairo to F.o., immediate and top secret (draft) tel., no. 163, January 1949.

(٥) F.O. 141 / 1367, Cairo to F.o., immedaite and top secret (draft) tel., No. 162, 21.1.1949.

لمصر أن تفخر بهم وأنهم جديرون بالمعاونة للحصول على أفضل تدريب» (١).

وبالنسبة لتطوير القوة القتالية للسلاح الجوى المصرى، فيتضح من تقرير الملحق الجوى البريطانى فى يناير ١٩٥٠، أنه، نتيجة لعدم تسليم السلاح الجوى آنذاك أياً من طائراته النفاثة، أو طائراته الأخرى المتعاقد عليها عام ١٩٤٩، فلم تطرأ أية زيادة على قوته القتالية من الطائرات، والتى توضحها تقارير الصلاحية فى شهر أبريل كما يلى (٢):

المقاتلات والمقاتلات القاذفة:

٦٠ طائرة (٢٥ سپيتفيره ٩٠ + ١٧ ماكى سى ٢٠٥ + ١٨ فيات جى ٥٥).

القاذفا الثقيلة:

٨ طائرة (٦ سترلنج + ٢ هاليفاكس).

النقل والمواصلات:

٥١ طائرة (١٥ داكوتا + ١٥ كوماندو + ٩ أنسن + ٦ دف + ٥ بيشكرافت + ١ نورثمان).

وطبقا لتقارير صلاحية طائرات السلاح الجوى فى أبريل ١٩٤٩، لم تزد نسبة الطائرات الصالحة عن ٥٥٪ من إجمالى الطائرات السابقة، بينما كان الباقى يرقد فى الورش، فى انتظار أعمال الإصلاح والتفتيشات الرئيسية وتوفر قطع الغيار والأجهزة الحيوية اللازمة لها(٣).

أما من الناحية التنظيمية، فقد طرأ بعض التطوير على تشكيل القوة الجوية المصرية. فبالأضافة إلى أسراب التدريب وسرب المواصلات الملكى، شُكلت القوة الجوية فى ثلاثة أجنحة وسرب مستقل. حيث أضيف الى جناح المقاتلات الذى تشكَّل خلال الحرب العالمية الثانية،

(١) F.O. 141 / 1367, Cairo to F.O., top secret (draft) tel., No.47, 2.3.1949 .

(٢) Air 23 / 8346, The Air Attaché (Cairo) to the Assistant Chief of Air Staff (I) (the Air Ministry), appenendix to secret letter, No.30 / 50, 31.1.1949.

وزارة الدفاع، وثائق حرب ١٩٤٨، تقارير صلاحية الطائرات خلال شهر أبريل سنة ١٩٤٩ ـ لم تشمل الأعداد السابقة طائرات التدريب وبعض الطائرات القديمة المستخدمة فى الرصد الجوى ورش المبيدات.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

جناحان آخران، أحدهما للقاذفات والآخر للنقل الجوى، بالإضافة إلى سرب مستقل للاستطلاع العام(١).

وقد تشكَّل جناح المقاتلات من أربعة أسراب، أما القاذفات فقد تم إدماج السربين التابعين لذلك الجناح بعد الاستغناء عن طائرات النقل المجهزة لقذف القنابل انتظاراً لطائرات «الهاليفاكس» التى تم التعاقد عليها فى خريف ١٩٤٩، بينما شكل جناح النقل الجوى من سربين للنقل وسرب للمواصلات وخُصص السرب المستقل للاستطلاع العام والتدريب الملاحى(٢).

ثالثا: أثر السياسة الإسرائيلية على تطور القوة الجوية فى أعقاب الجولة الأولى:

أ - منطلقات السياسة الإسرائيلية تجاه تدعيم القدرات العسكرية لإسرائيل:

مع نهاية الجولة العربية / الإسرائيلية الأولى فى يناير ١٩٤٩، بدأت مرحلة جديدة فى تطور المشروع الصهيونى فى فلسطين لتحقيق الهدف القومى الثانى لهذا المشروع. فبينما كان الهدف القومى الأول هو إقامة الوطن القومى لليهود فى فلسطين، فإن الهدف القومى الثانى بعد قيام الدولة، كان تأمين إسرائيل وتنميتها وبسط نفوذها(٣)، فعلى حد قول بن جوريون «كان بناء الدولة إسرائيل مجرد المرحلة الأولى فى تحقيق رؤيتنا التاريخية» (٤).

وقد وقع تحقق هذا الهدف على عاتق وزارات الائتلاف برئاسة بن جوريون فى سنوات مابعد الحرب، بعد حصول حزب الماباى الذى يتزعمه على أكبر عدد من مقاعد الكنيست

(١) Air 23/ 8346,The Air Attché to the Assisant Chief of Staff, 31.1.1949.loc.cit

(٢) Idem.

(٣) اللواء أ. ح طه محمد المجوب وآخرون، العسكرية الصهيونية، المجلد الثانى (القاهرة، مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، ١٩٧٤)، ص٥١.

(٤) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٢٨٢.

الإسرائيلى[(١)]. وقد اعتبر بن جوريون أن الهدف القومى الثانى هو معركة إسرائيل لما بعد قيام الدولة. وكان يرى أن تلك المعركة ذات ثلاثة أوجه أحدها عسكرى والتالى سياسى والآخر اقتصادى.

وقد فرضت طبيعية الهدف القومى الثانى أن يأخذ الوجه العسكرى مكان الصدارة بين وجوهه الثلاثة ويصبح المحرك الأساسى لكافة الأنشطة الأخرى لفرض الأمر الواقع فى فلسطين والارادة الصهيونية على المنطقة المحيطة بالقوة المسلحة عن طريق الردع وتحطيم القوى المناوئة لطموحات الدولة اليهودية.

وبينما تطلب الوجه العسكرى إقامة مؤسسة عسكرية متفوقة، قادرة على مواجهة الرفض العربى وردع أى تهديد يتعرض فرض الوجود الصهيونى فى المنطقة، فقد تطلب الوجه السياسى دعم الروابط السياسية بالدول الكبرى ـ التى ساندت قيام الدولة ـ لفرض السلام على المنطقة بالشروط الإسرائيلية، وتأمين الحصول على العتاد الحربى والأسلحة اللازمة لتحقيق الفوق العسكرى المطلوب لسياسة الردع، فى الوقت الذى يُحرم فيه العرب من الأسلحة اللازمة حتى للدفاع عن أنفسهم.

أما الوجه الاقتصادى، فكان يتطلب إقامة صرح اقتصادى قادر على استيعاب الأعداد المطلوبة من المهاجرين وتحقيق قدر ملائم من الاكتفاء الذاتى، مع إقامة قاعدة صناعية حديثة لدعم الاقتصاد القومى وتلبية المطالب السياسية العسكرية لتحقيق الهدف القومى الثانى.

وما يهمنا فى هذه الدراسة هو تأثير الجانب السياسى وانعكاسه على تطور بناء واستخدام القوة الجوية الإسرائيلية فى تلك الحقبة. وقد لخص بن جوريون مبادىء السياسة الخارجية لوزارته الائتلافية عام ١٩٤٩فى «الولاء لمبادىء ميثاق الأمم المتحدة، الصداقة مع جميع الشعوب المحبة للسلام وبخاصة الولايات المتحدة والاتحاد السوفيتى، (بذل) الجهود لتحقيق التحالف بين اليهود والعرب، تأييد كل الخطوات التى تهدف إلى قوية السلام وضمان المساواة بين الشعوب، تأكيد وضمان حقوق اليهود جميعهم، الذى يرغبون فى مغادرة البلاد التى

(١) لم يكن عدد المقاعد التى حصل عليها حزب لماباى تؤهله لتشكيل وزارة حزبية ينفرد فيها بالحكم.

يعيشون فيه الآن والاستيطان فى وطنهم التاريخى، ضمانات فَعَّالة لاستقلال دولة إسرائيل بالكامل وسيادتها» [1].

وسنكتفى من هذه المبادىء، بما يتعلق منا بسياسة إسرائيل الخارجية تجاه الدول العربية والقوى العظمى. فهى السياسة التى أثرت ـ دون سواها ـ على تطور القوة الجوية الإسرائيلية خلال تلك الفترة.

٢ - السياسة الإسرائيلية تجاه الدول العربية:

بالرغم من أن المبادىء السابقة التى أعلنها بن جوريون نصَّت على الولاء لمبادىء ميثاق الأمم المتحدة، كما نصت على بذل الجهود لتحقيق التحالف بين اليهود والعرب، فإن الحكومة الإسرائيلية كانت على استعداد للالتزام بميثاق الأمم المتحدة مادام الأمر لا يتعلق بالقضية الفلسطينية. كما أن بذل الجهود لتحقيق التحالف بين اليهود والعرب، كان يعنى ـ عند التطبيق ـ فرض الصلح على العرب بشروط إسرائيل وليس طبقا لقواعد العدالة والشرعية الدولية.

فالحكومة الإسرائيلية لم تكن على استعداد يوما ما للوصول إلى حلول عادلة للمشاكل التى نتجت عن قيام الدولة الصهيونية فى فلسطين والحرب التى واكبتها، والتى كان أبرزها مشكلتى الحدود واللاجئين الفلسطينيين الذين أُجبِروا على ترك ديارهم وأراضيهم. وكان حل هذه المشاكل بطريقة عادلة كفيل ـ دون شك ـ بتحقيق مناخ ملائم لإرساء أسس السلام بين الدول العربية وإسرائيل. إلا أن الموقف الإسرائيلى المتعنِّت من هاتين المشكلتين حال دون إرساء قواعد السلام المنشود.

ويرى «أهرون كوهين» أنه «من العسير أن نقول إنه كانت لحكومة إسرائيل سياسة جديرة بهذا الاسم، سواء فيما يتصل بالأهالى العرب داخل تخوم إسرائيل أو حيال العالم الكبير الذى يحيط بها» [2]. فضلا أن مسئولى السياسة الخارجية الإسرائيلية كانوا يرون أن السلام

---

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٢٨٦.

(٢) كوهين، أهرون، إسرائيل والعالم العربى، ترجمة المخابرات العامة، ج ٣ (القاهرة: المخابرات العامة، ١٩٧١)، ص ٩١٠.

العربي الإسرائيلي ليس مسألة ملحة، و«أن الزمن سيعمل عمله... وسوف تمر سنوات عديدة أخرى ربما ٢٥ سنة أو ٥٠ سنة حتى تجد المشكلة حلا ما» (١).

وقد تولّد هذا التصور لدى مسئولي السياسة الخارجية الإسرائيلية من قناعتهم بأن «استمرار الوضع الراهن في مسألتي الحدود واللاجئين العرب سيعمل على تثبيت الوضع القائم في النهاية، وسيدخل في روع الرأي العام العالمي الوعي بأن هذا الوضع لا يمكن تغييره، ويتحقق السلام في النهاية دون أن تضطر إسرائيل للتنازل عن شيء ما» (٢).

وجاء موقف الخارجية الإسرائيلية في مؤتمر لوزان عام ١٩٤٩ تطبيقا أمينا لهذا التصور، فرغم توقيع كل من العرب وإسرائيل بروتوكول لوزان في شهر مايو من ذلك العام، والذي يقضي ببدء المباحثات بين الجانبين على أساس قرار التقسيم الذي أقرته الأمم المتحدة في نوفمبر ١٩٤٧، إلا أن الحكومة الإسرائيلية ـ عند بدء المباحثات ـ رفضت تنفيذ ذلك القرار(٣)، أو التنازل عن الأراضي التي تحتلها زيادة عما خصصه لها قرار التقسيم. وأعلنت صراحة أنها لن ترد للدول العربية الأراضي التي حصلت عليها خلال الحرب، كما رفضت عودة اللاجئين إلى أراضيهم(٤). الأمر الذي دفع الحكومة الأمريكية إلى إنذارها بأنها «إذا استمرت ترفض النصائح الودية المقدمة بواسطة هذه الحكومة لتسهيل إرساء السلام في فلسطين، فإن حكومة الولايات المتحدة ستجد أن مراجعة موقفها من إسرائيل أصبح أمراً لا يمكن تجنبه»(٥).

إلا أن الإسرائيليين لم يستجيبوا بشكل كافٍ للإنذار الأمريكي الذي لم يوضع موضع التنفيذ. وكل ماحدث، أن الحكومة الإسرائيلية أعلنت عن استعدادها لقبول مائة ألف لاجيء، من جملة اللاجئين الذين كانوا يربون على ثمانمائة وخمسين ألف فرد، بينما كانت الولايات المتحدة ترى أن تقبل إسرائيل مائتين وخمسين ألف لاجيء، مع توزيع الباقي على الدول العربية. وحتى

(١) نفس المرجع، ص ٩١٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٩١٣.

(٣) نفس المرجع، ص ٨٥٨.

(٤) Spiegel, Steven,The Other Arab - Israeli Conflict (Chicago: the University of Chicago press, 1985,),p.46.

(٥) Foreign Relations of the United States, 1949, Vol.VI, Report by the National Security Council on United States Policy towards Israel and the Arab States (NS 47 / 2), top secret, 17.10.1949. p. 1432.

الأعداد التى أعلنت إسرائيل استعدادها لقبولها، فإنها أعطت لنفسها الحرية المطلقة فى اختيار الأماكن التى تنزلهم فيها بحجة الأمن وطاقتها الاقتصادية (١). كما أنها لم تتزحزح قيد أنملة عن موقفها بالنسبة للأراضى العربية التى تحتلها.

ولما كان العرب ـ الذين قبلوا فى النهاية قرار التقسيم ـ غير مستعدين للتفريط فى أكثر مما فرضه ذلك القرار، فقد طالبوا بعودة جميع اللاجئين الذين ينتمون إلى القسم العربى من قرار التقسيم ـ والذى تحتل إسرائيل أجزاء منه ـ مع تعويض اللاجئين الذين كانوا يعيشون فى القسم الذى خُصص لإسرائيل فى ذلك القرار(٢). إلا أن الإسرائيليين أخذوا يضعون العراقيل والقيود أمام مبدأ العودة بحجة عدم القدرة على استيعاب هؤلاء اللاجئين بعد توافد أعداد كبيرة من المهاجرين اليهود على فلسطين خلال الفترة السابقة منذ بدء الحرب، كما احتجت بأن أمنها سيتعرض للخطر مالم يُعقد صُلح بينها وبين العرب (٣).

ولما كانت إسرائيل تُصر على ذلك الصلح كشرط مُسبق لحل مشاكل المعلقة بينها وبين العرب، بينما كان الآخرون يرون حل تلك المشاكل أولا بطريقة عادلة قبل الحديث عن الصلح، فقد وصلت جهود لجنة التوفيق الدولية إلى طريق مسدود خلال مؤتمر لوزان عام ١٩٤٩.

وكان عدم قبول الحكومة الإسرائيلية بحل المشاكل المعلقة على أساس قرار التقسيم وعودة اللاجئين إلى ديارهم، يعنى استمرار الصراع وبقاء حالة الحرب والعداء المتبادل. وفى مواجهة العداء العربى، كان هناك إجماع بين الساسة الإسرائيليين على أهمية تأمين «السلامة الإقليمية لدولة إسرائيل(٤)». وهو ما يعنى تأمين احتفاظ إسرائيل بمكاسبها الإقليمية فى مواجهة الرفض العربى للصلح بالشروط الإسرائيلية.

وكان الرأى الغالب فى الحكومة الإسرائيلية يرى «أن اللغة الوحيدة التى يفهمها العرب هى لغة القوة، فإسرائيل دولة صغيرة منعزلة، ومالم تزد من قوتها الفعلية بمعدل مرتفع من العمل

(١) العقاد، المرجع المشار إليه، ص ١٤٤.
(٢) نفس المرجع، ص ١٤٤.
(٣) نفس المرجع، ص ١٤٥.
(٤) بريتشر، المرجع المشار إليه، ص ٤٢٠.

الواضح فسوف تواجه المشكلات» [1]. كما كان بن جوريون وحواريوه من صقور السياسة الإسرائيلية يعتقدون أن العرب غير قادرين على قبول التعايش السلمى مع إسرائيل. ومن ثم، فلابد أن تُظهر الأخيرة قوتها وتستعرضها بصفة مستمرة لتحقيق الردع وفرض الصلح بالقوة[2].

٣ - السياسة الإسرائيلية تجاه القوى العظمى:

حرصت الحركة الصهيونية منذ بداية المشروع الصهيونى على ربط عجلتها بإحدى القوى العظمى على الأقل، تستند عليها فى تحقيق أهدافها. فكانت بريطانيا فى أوليات هذا القرن، ثم تحولت إلى الولايات المتحدة مع انتقال مركز الثقل الدولى إليها خلال الحرب العالمية الثانية. إلا أن الحركه الصهيونية كانت على استعداد دائما للاستفادة من القوى الأخرى كلما كان ذلك ممكنا. مثل السلطة العثمانية قبل الحرب العالمية الأولى والاتحاد السوفيتى قبيل منتصف هذا القرن. وهو الأمر الذى ساعد على قيام الدولة اليهودية فى فلسطين وإعطائها الشرعية الدولية.

ومع قيام إسرائيل، فإن تأمين تلك الدولة مع الاحتفاظ بمكاسبها الإقليمية وبسط سيطرتها، كانا يتطلبان الحفاظ على مساندة القوى العظمى الصديقة تحقيقا لذلك الهدف. وقد عبّر «شيمون بيريز» عن أهمية المساندة الدولية لأمن إسرائيل بقوله:

«إن الأمن فى حاجة إلى علاقات خارجية من أجل بناء القوة العسكرية» [3]. ومن ثم، كان بيريز يرى أن على إسرائيل أن تضمن «صداقة إحدى الدول الأربع، أمريكا أو روسيا أو فرنسا أو بريطانيا، على الأقل، وبأى ثمن» [4].

كما عبر بن جوريون عن أهمية العلاقات الخارجية فى الدعم العسكرى لإسرائيل بقوله:

«إن استطاعتنا أو عدم استطاعتنا الحصول على الأسلحة الثقيلة المناسبة لتجهيز جيشنا يعتمد على علاقاتنا الدولية، وبدون روابط سياسية تصبح الأداة الرئيسية للدفاع عن دولتنا الصغيرة ـ أى جيشنا ـ أداة ضعيفة» [5].

---

(١) نفس المرجع السابق، ص ٤٢٠ - ٤٢١ - ٤٢٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٤١٢، ٥٤١، ٥٤٢.

(٣) المجلوب وآخرون، المرجع المشار إليه، ص ٦٤.

(٤) نفس المرجع، ص ٦٥.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

وتوظيفا للسياسة الخارجية الإسرائيلية فى خدمة هدفها القومى الثانى، كان على هذه السياسة تحقيق الارتباط الوثيق بحليف قوى أو أكثر لتوفير متطلبات قوة الردع المستهدفة، وإمداد إسرائيل بالقوى البشرية والمعونات الفنية اللازمة لإقامة قاعدة عسكرية وصناعية حربية وطيدة.

وتحقيقا لهذه الأهداف، حرصت الحكومة الإسرائيلية منذ إعلان الدولة وحتى منتصف عام ١٩٥٠ على اتباع سياسة محايدة غير منحازة تجاه القوى العظمى فى كل من المعسكرين الشرقى والغربى(١). وقد جاءت هذه السياسة انطلاقا من المصالح الإسرائيلية لدى كل من المعسكرين، فهى محتاجه للاتحاد السوفيتى من أجل إمدادها بالقوى البشرية اللازمة لدولتها النامية من خلال مشروعات الهجرة. حيث يمثل اليهود فى الاتحاد السوفيتى ثانى تجمع لليهود فى العالم بعد الولايات المتحدة، بينما تمثل الأخيرة والجالية اليهودية فيها ـ الأقل استعداداً للهجرة ـ مصدر التمويل الأساسى لتغطية تكاليف مشروعات الهجرة والتنمية فى إسرائيل(٢)، بالإضافة إلى الدعم السياسى والعسكرى المطلوب من كلتا الدولتين.

ولم تكن سياسة عدم الانحياز تمثل خطاً ثابتاً فى السياسة الإسرائيلية، وإنما كانت تعبيراً عن موقف مؤقت أملته حاجة إسرائيل إلى كلٍّ من الكتلتين خلال سنواتها الأولى. فقد كانت الحكومة الإسرائيلية على استعداد دائما لغيير تلك السياسة عند تغيرُّ الظروف أو إذا استدعت المصلحة الإسرائيلية العليا ذلك. وقد عبَّر بن جوريون عن ذلك المعنى فى ديسمبر ١٩٤٧ ـ عقب قرار التقسيم ـ أمام اللجنة المركزية لحزب الماباى بقوله: إننا فى غضون سنة أو سنتين قد نأخذ مكاننا فى العالم، وإذا دعت الضرورة فسوف نغير هذه السياسة (سياسة عدم الانحياز)..»(٣).

٤ - انعكاس السياسة الخارجية الإسرائيلية على تطور القوة الجوية:

عندما توقف القتال فى فلسطين بتوقيع اتفاقيات الهدنة العربية ـ الإسرائيلية عام ١٩٤٩، بدأت مرحلة جديدة فى تطور القوة الجوية الإسرائيلية يمكن أن نطلق عليها مرحلة إعادة

(١) بريتشر، المرجع المشار إليه، ص ٦٧، ٧٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٦٤ – ٦٧.

(٣) بريتشر، مايكل، قرارات فى السياسة الخارجية الإسرائيلية، تعريب مركز البحوث والمعلومات، قسم ١ (القاهرة: الهيئة المصرية العامة للاستعلامات، بدون تاريخ)، ص ١٣٩.

التنظيم وبناء المنشآت والكوادر الجوية الإسرائيلية، وبدء عملية إحلال تلك الكوادر محل العناصر الأجنبية التى تمت تعبئتها خلال الجولة الأولى، بالإضافة إلى تطوير تسليح تلك القوة. وهو الأمر الذى كان يجرى فى إطار خطة عامة لإعادة تنظيم الدولة وقواتها المسلحة بعد الحرب.

ففى منتصف أغسطس ١٩٤٩، أعلن بن جوريون - بصفته رئيساً للوزراء ووزيراً للدفاع أمام الكنيست، أن الوقت أصبح ملائما للتفكير فى التنظيم السليم لقوات الدفاع الإسرائيلية. وأشار إلى أنه «فى التخطيط من أجل المستقبل، لا يمكن أن نقنع بالوسائل التى حققت لنا النصر فى الماضى، فما كان فى مرحلة ما قد لا يكون كافيا فى المستقبل»(١). وأوضح بن جوريون أن فترة الهدنة الطويلة فرصة لتنظيم قوات الدفاع تنظمياً سليماً دون عجلة يفرضها وجود العدو على الأبواب وأكد على ضرورة الحصول على أكثر المعلومات العسكرية تقدما فى العالم، مع الأخذ فى الاعتبار احتياجات وظروف إسرائيل(٢).

وهكذا نرى أن أبرز ملامح تطوير القوات المسلحة الإسرائيلية التى عُنى بها بن جوريون بعد الجولة الأولى هى إعادة التنظيم، وتوفير المعلومات العسكرية المتقدمة، مع تطوير الوسائل (الأسلحة والمعدات) التى ستستخدمها تلك القوات خلال المرحلة التالية.

وبالنسبة للقوة الجوية، فقد اتجهت الحكومة الإسرائيلية إلى الأخذ بنظام الخدمة الإجبارية للسلاح الجوى أُسوة بالخدمة فى أسلحة الجيش، مع اختيار الأفضل لياقة إلى سلك الطيارين. حيث كان المرشح يخضع لعدة اختبارات قبل قبوله للتدريب على الطيران، تبدأ بالفحص الطبى الخاص بالطيران ثم اختبارى القدرات والتعليم العام. وعند اجتياز المجند المرشح لهذه الاختبارات فإنه تجرى عملية اختيار نهائية لتصفية أفضل العناصر(٣).

وطبقا لنظام الخدمة الإجبارية الجديد كان على المرشح لسلك الطيارين أن يخدم سنتين ونصف، منها حوالى سنة ونصف فى مدرسة الطيران، والسنة الباقية يخدمها الطيار فى الوحدات الجوية، ثم يخرج بعدها إلى الحياة المدنية مع بقائه فى خدمة الاحتياط، حيث يتم تدريبه بضعة أسابيع كل عام للحفاظ على لياقته للطيران. إلا أن هذا النظام الذى لايستند إلى التطوع لسنوات طويلة كانت له مشاكله الكثيرة عند التطبيق فى السنوات التالية(٤).

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٣٢٠.
(٢) نفس المرجع، ص ٣٢٣.
(٣) نفس المرجع، ص ٣٢٣.
(٤) Weizman, Ezer, On Eagles' Wings (New York: Macmillan, 1977), p. 133.

وبالنسبة لتوفير المعلومات العسكرية المتقدمة اتجهت الحكومة الإسرائيلية فى البداية إلى محاولة الاستفادة ممًا لدى الدول المتقدمة فى المعسكرين الشرقى والغربى من الخبرة والعلم العسكرى، وتدريب ضباطها فى كلا المعسكرين، تمشيا مع سياستها غير المنحازة عام ١٩٤٩(١). إلا أن تلك السياسة كان لها نتائجها السلبية على تدريب ضباطها فى كل من الولايات المتحدة وبريطانيا فى ذلك الوقت وإن اختلفت الأسباب فى كل منهما.

فبالنسبة للولايات المتحدة، فإن الحكومة الإسرائيلية بدأت فى التوجه الرسمى إليها طلبا لمعونتها بعد أقل من شهر من توقيع اتفاقية الهدنة مع الحكومة المصرية، وقبل توقيع اتفاقيات مماثلة مع الدول العربية الأخرى التى شاركت فى الحرب. ففى اجتماع موسى شاريت بوزير الخارجية الأمريكية فى الثانى والعشرين من مارس ١٩٤٩، أبدى الأول اهتمامه الكبير بحصول إسرائيل على المساعدة الفنية (العسكرية) الأمريكية لتنظيم وتدريب الجيش الإسرائيلى، وأشار إلى أن حكومته يسرها أن تقدم عدداً من الوظائف ـ كمستشارين ـ لبعض الضباط الأمريكيين المتقاعدين أو الاحتياط الذين يتميزون بالمهارة فى مختلف الأفرع العسكرية (٢).

ولما كانت الحكومة الأمريكية تسعى فى ذلك الوقت لتنظيم الدفاع عن الشرق الأوسط ككل ـ فى إطار سياستها لاحتواء المد الشيوعى فى العالم آنذاك ـ فقد كانت مهتمة بتنمية القدرات الدفاعية لدول المنظمة، مع إرساء الاستقرار فيها. ومن ثم، تم إخطار شاريت أن الخارجية الأمريكية يسرها بحث طلبه مع وزارة الدفاع الأمريكية (٣).

وقد زكت الخارجية الأمريكية الطلب الإسرائيلى لدى وزارة الدفاع، إلا أنها رأت أنه «سيكون من الحكمة تأجيل منح الإذن للضباط المنفردين حتى وقت ملائم مثل اتمام مفاوضات الهدنة بنجاح بين الحكومتين السورية والإسرائيلية(٤)، أو على الأقل حتى نكون مقتنعين بعدم احتمال تجدد الأعمال العدائية فى فلسطين» (٥).

(١) بن جوريون، إسرائيل تاريخ شخصى، ج ٢، ص ٣٣٠.

(٢) Foreign Relationds of the United States, 1949, Vol. VI, The Acting Secretary of State to the Secretary of Defence, restricted letter, 6.4.1949, p.898.

(٣) Idem.

(٤) كانت كل من الحكومتين الأردنية واللبنانية قد وقعتا اتفاقيتين للهدنة مع إسرائيل فيما بين طلب وزير الخارجية الإسرائيلى فى ٢٢ مارس وخطاب وزارة الخارجية فى ١٦ أبريل.

(٥) Idem.

إلا أن وزارة الدفاع الأمريكية ـ عند بحثها للأمر ـ وجدت أن الأسلوب الملائم لتقديم المساعدة العسكرية المطلوبة لإسرائيل هو أن يتم ذلك من خلال بعثة عسكرية أمريكية، كما أوصى وزير الدفاع فى رده على وزارة الخارجية الأمريكية بإرجاء اتخاذ إجراء نهائى بالنسبة للطلب الإسرائيلى حتى يتأكد الاستقرار فى المنطقة، ويكون قد تم فى نفس الوقت استطلاع موقف الحكومة البريطانية من المسألة بشكل أشمل فيما يتعلق بالمساعدة الفنية العسكرية لكل دول المنطقة (١).

أما بالنسبة لبريطانيا، فإن الموقف كان مختلفاً. فعندما طلبت الحكومة الإسرائيلية تدريب ضباطها فى المملكة المتحدة لم توافق الحكومة البريطانية فى البداية. وفى رفضها للطلب الإسرائيلى، أوضحت تلك الحكومة أنه مادام رئيس الوزراء الإسرائيلى قد صرَّح بأنه يجب أن يتم تدريب الضباط الإسرائيليين فى الشرق والغرب على السواء، فإنه لا يمكن الموافقة على تدريب أىٍّ من الضباط الإسرائيليين فى المملكة المتحدة (٢).

وفى الوقت الذى كانت تتحرك فيه الحكومة الإسرائيلية للاستفادة من الخبرات العسكرية للدول الغربية الكبرى لتطوير قواتها المسلحة، فإنها كانت تعمل على استمرار تفوقها العسكرى الذى حققته خلال المرحلة الأخيرة من حرب ١٩٤٨. ولتحقيق هذا الهدف، كانت الحكومة الإسرائيلية ـ موظفة سياستها الخارجية وعلاقاتها الدولية ـ تتحرك فى خطين متوازيين: تدبير احتياجات القوات المسلحة من الطائرات والأسلحة والعتاد الحديث، وحرمان الدول العربية من هذهالاحتياجات.

إلا أنه فى ظل سريان الحظر على شحنات الأسلحة خلال النصف الأول م عام ١٩٤٩، اقتصر النجاح الإسرائيلى فى مجال تسليح القوة الجوية على الحصول على العديد من طائرات التدريب، بعد رفض كل من بريطانيا والولايات المتحدة تزويدها بطائرات القتال، على حد قول كاجان(٣).

(١) Ibid,The Secretary of Defence to the Acting Secretary of State, top secret letter, 3.6.1949, p. 1088 - 1089.

(٢) Ibid., Memorandum of Conversatrion by Mr. Wells Sabler of the Office of African and Near Eastern Affairs, secret, 6.12.1949, pp. 1523- 1524.

(٣) Kagan, op. cit., pp. 152, 190, 192.

ففى فرنسا، نجحت الجهود الإسرائيلية فى الحصول على خمس وعشرين طائرة هارڤاد للتدريب المقدم، تلتها صفقة من طائرات «فوكر أس ١١ Foker S 11» من هولندا لأغراض التدريب الابتدائى، وصلت إلى أكثر من أربعين طائرة. كما تم شراء حوالى ثمانى عشرة طائرة من طراز «ايرسپيد كونصول Airspeed Consul» من المخلفات البريطانية فى فلسطين بعد الهدنة لأغراض التدريب والمواصلات، بالإضافة إلى صفقة من طائرات تشيپمنك للتدريب الابتدائى من كندا(١).

وبعد رفع الحظر على شحنات الأسلحة، نجحت الجهود الإسرائيلية فى الحصول على تراخيص شراء مزيد من طائرات «كايدت بى تى – Kaydet PT - 17» للتدريب الابتدائى من الولايات المتحدة، بالإضافة إلى العشرين طائرة التى سبق لإسرائيل شراؤها منها فى نهاية عام ١٩٤٨(٢).

وإزاء رفض الولايات المتحدة تزويد إسرائيل بطائرات القتال عام ١٩٤٩(٣)، اتجهت الأخيرة إلى عرقلة حصول العرب على أى أسلحة أو طائرات، من خلال معارضة رفع الحظر على شحنات الأسلحة إلى الدول التى كانت مشتركة فى الحرب فى فلسطين (٤). وهو ماكانت تطالب به الدول العربية فى ذلك الوقت، لتعديل ميزان القوى المختل لصالح إسرائيل من ناحية، وتطالب به بريطانيا لإنجاح مباحثاتها العسكرية مع مصر من ناحية أخرى.

وفى أواخر يوليو ١٩٤٩، عبَّر السفير الإسرائيلى فى واشنطن لـ «دين راسك» ــ نائب وكيل الخارجية الأمريكية ــ عن رغبة حكومته فى استمرار الحظر على شحنات الأسلحة تجنباً لسباق التسلح فى الشرق الأدنى(٥). وعندما سأله «راسك» عمَّا إذا كانت إسرائيل راغبة من

(١) Gunston, op. cit., pp. 33, 47, 48, 52. - Kagan, op. cit., p. 122.

(٢) Gunston, op. cit., p. 45. - Kagan, op. cit., 152.

(٣) كان الولايات المتحدة ترى فى ذلك الوقت أن إسرائيل تملك قوة جوية أكبر مما لدى الدول العربية مجتمعة.
Kagan, op. cit., p. 173.

(٤) Ibid., p. 174. - Foreign Relationd of the United States, 1949, Vol. VI, Memorandum of Conversation by the Deputy Under Secretary, Confidential, 28.7.1949, p.1263.

(٥) Idem.

ناحيتها فى إعطاء تأكيد برغبتها فى عدم استيراد أسلحة لطمأنة مخاوف العرب، وحاول السفير الإسرائيلى المراوغة والتهرب من الإجابة على سؤال «راسك» بقوله:

«إنه يستطيع أن يؤكد نوايا إسرائيل غير العدوانية» (١).

إلا أن الحكومة الأمريكية ـ فى الحقيقة ـ لم تكن فى حاجة إلى الحاح إسرائيل لعدم تزويد الدول العربية بالأسلحة فى ذلك الوقت. فلم تكن الحكومة الأمريكية مستعدة آنذاك لتزويد أى من الدول المنطقة بالأسلحة قبل إرساء سياسة موحدة مع الحكومة البريطانية لتنسيق مبيعات الأسلحة إلى دول المنطقة تجنباً لسباق التسلح بين الدول العربية وإسرائيل، وهو الأمر الذى كان كفيلا بإفساد الخطط الغربية نحو استقرار المنطقة والدفاع عنها، كما سنرى فى الفصل التالى.

وهكذا نرى أنه فى الوقت الذى سمحت فيه السياسة المصرية المنحازه للغرب، والدخول فى مباحثات عسكرية مع المملكة المتحدة حول ترتيبات الدفاع عن المنطقة، بكسر حالة الجمود السابقة حيال تطوير القوة الجوية المصرية وغرس البذور تجاه تزويدها بالمقاتلات النفاثة، فإن السياسة الإسرائيلية تجاه تسوية النزاع بينهما وبين الدول العربية والحياد الذى حاولت اتباعه بين القوى العظمى فى كل المعسكرين، حالت دون نجاح الحكومة الإسرائيلية فى تهيئة الظروف الملائمة لتطوير سلاحها الجوى خلال عام ١٩٤٩. وهو الأمر الذى يعود فى الدرجة الأولى التى تعارض تلك السياسة مع المخططات الغربية آنذاك، والتى كانت تسعى إلى استقرار المنطقة وتشجيع دولها على الدخول فى مخططات الغرب الدفاعية. ولم يكن تزويد إسرائيل بالأسلحة والطائرات الحديثة فى ذلك الوقت يسمح بتشجيع الدول العربية ـ التى يرقد فى باطنها أكبر احتياطى من البترول فى العالم ـ بالتجاوب مع المخططات الغربية فى المنطقة.

إلا أنه لم ينقض عام ١٩٥٠ حتى كانت مصر وإسرائيل تتبادلان المراكز السياسية تجاه الغرب. الأمر الذى كان له أبلغ الأثر على تطور القوة الجوية لكل منهما. أما كيف تم ذلك، وما مدى ذلك التأثير، فهذا ماسيجيب عليه الفصل التالى.

---

(١) Idem.

الفصل الثامن

مابين إلغاء المعاهدة والانحياز الإسرائيلى إلى الغرب

أثر السياسة المصرية والإسرائيلية فى سنوات ماقبل الثورة
على تطور القوة الجوية للطرفين
(يناير ١٩٥٠ - يوليو ١٩٥٢)

أولاً: أثر السياسة المصرية في سنوات ماقبل الثورة على تطور القوة الجوية:

١- منطلقات السياسة المصرية تجاه تدعيم القدرات الدفاعية للبلاد.

٢ - أثر سياسة الوفد على تطور القوة الجوية.

٣ - أثر سياسة وزارات الاحتضار على تطور القوة الجوية.

ثانيا: أثر السياسة الإسرائيلية في ظل الانحياز إلي الغرب على تطور بناء القوة الجوية:

١- منطلقات السياسة الإسرائيلية تجاه تدعيم القدرات العسكرية الإسرائيلية.

٢ - أثر السياسة الخارجية على تطور القوة الجوية .

٣ - نظرة القيادتين السياسية والعسكرية إلى دور وأسبقية القوة الجوية وأثرها على تطور تلك القوة.

الفصل الثامن

مابين إلغاء المعاهدة والانحياز الإسرائيلى إلى الغرب

أثر السياسة المصرية والإسرائيلية فى سنوات ماقبل الثورة
على تطور القوة الجوية للطرفين
(يناير ١٩٥٠ - يوليو ١٩٥٢)

أولا: أثر السياسة المصرية فى سنوات ماقبل الثورة على تطور القوة الجوية:

١ - منطلقات السياسة المصرية تجاه تدعيم القدرات الدفاعية للبلاد:

تولى الحكم فى مصر خلال الفترة الممتدة من يناير ١٩٥٠ وحتى يوليو ١٩٥٢ خمس وزارات مختلفة، كان أطولها عمراً وأخطرها أثراً على تطور بناء القوة الجوية المصرية هى وزارة الوفد الأخيرة. ورغم اختلاف توجهات كل من هذه الوزارات تجاه القضية الوطنية والقضايا الداخلية، إلا أنها اتفقت فى توجهها نحو تطوير القوات المسلحة وتدعيمها.

وكانت دوافع هذه الوزارات تجاه تطوير القوات المسلحة وتدعيمها، هى نفسها دوافع وزارات الائتلاف السابقة، والتى كانت تسعى إلى بناء قوة عسكرية قادرة على ردع التهديد الإسرائيلى الذى بدأ يترسخ على حدود مصر الشرقية من ناحية، وتدارك العجز فى قدرات القوات المسلحة المصرية ـ الذى كانت تتعلل به الحكومة البريطانية لإبقاء قواتها فى مصر من ناحية أخرى.

ونظراً لاختلاف التوجهات السياسية لوزارة الوفد الأخيرة عن باقى الوزارات التى تلتها

حتى قيام الثورة فإنه يمكن تقسيم تلك الحِقْبَة إلى عهدين مختلفين، لكل منهما سماته الخاصة وسياسته تجاه القضية الوطنية والمخططات الغربية فى المنطقة، والتى انعكست بطبيعة الحال على تطور القوات المسلحة عامة والقوة الجوية على وجه الخصوص. وهذه العهود هى عهد وزارة الوفد الأخيرة ثم عهد وزارات الإحتضار للنظام المصرى السابق.

٢- أثر سياسة وزارة الوفد على تطور القوة الجوية :

اتجهت وزارة الوفد الأخيرة منذ أيامها الأولى فى الحكم إلى تدعيم القدرات الدفاعية المصرية، الأمر الذى برز فى ثلاثة جوانب مختلفة : حشد الطاقات العربية فى مواجهة إسرائيل، وتدبير الإعتمادات المالية اللازمة لدعم وتطوير القوات المسلحة، ثم محاولة تدبير احتياجات هذه القوات من العتاد والأسلحة والطائرات.

وبالنسبة للجانب الأول، فعلى ضوء استمرار رفض إسرائيل لأى تسوية عادلة لمشكلتى الحدود واللاجئين، فضلاً عن تنفيذ قرار التقسيم، استمرت حالة الحرب بينها وبين الدول العربية. وقد حاولت إسرائيل اختراق الصف العربى من خلال اتصالها بالملك عبد الله لعقد اتفاقية صُلح وعدم اعتداء بينها وبين الأردن. إلا أن الحكومة المصرية نجحت فى إحباط المحاولة الإسرائيلية باستصدار قرار من جامعة الدول العربية لايُجيز لأى دولة من دول الجامعة أن تتفاوض فى عقد صلح أو اتفاق سياسى منفرد مع اسرائيل(١).

كما قامت مصر بتطويق الخلاف بين دول الجامعة العربية ودعت إلى عقد معاهدة للدفاع المشترك والتعاون الاقتصادى بين هذه الدول، وافق عليها مجلس الجامعة فى الثالث عشر من أبريل ١٩٥٠، لتعزيز الأمن الجماعى لدول الجامعة(٢). فطبقاً للمادة الثانية من هذه المعاهدة، يعتبر كلُّ اعتداءٍ مسلح يقع على أى من دول الجامعة، اعتداءً عليها جميعاً، ولذلك، فإنها عملاً بمبدأ الدفاع الشرعى تلتزم بالمبادرة إلى معونة الدولة المعتدى عليها، واتخاذ التدابير الفورية ـ بما فى ذلك استخدام القوة المسلحة ـ لردِّ الاعتداء وإعادة الأمن والسلام إلى نصابهما(٣).

وفيما يتعلق بالجانب الثانى، تعكس ميزانية وزارة الحربية تصاعداً ملحوظاً فى الاعتمادات المخصصة لاحتياجات القوات المسلحة بصفة عامة والسلاح الجوى بصفة خاصة. حيث بلغت

(١) العقاد، المرجع المشار إليه، ص١٢٢. ـ د. حسن نافعة، مصر والصراع العربى ـ الإسرائيلى (ط١، بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ١٩٨٤) ص٢١.

(٢) رياض، مذكرات محمود رياض، ج٢، ص٣٠.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

اعتمادات الأخير ٥,٠١٧٦٣٠ مليون جنيه خلال السنة المالية ١٩٥١/١٩٥٠، وهو ما يمثل ١١٪ من اعتمادات وزارة الحربية خلال تلك السنة، بزيادة ٣٩٪ عن اعتمادات السنة السابقة. كما ارتفعت تلك الاعتمادات مرة أخرى لتصل إلى ٧,٧٣٥٥٦٥ مليون جنيه خلال السنة المالية ١٩٥٢/١٩٥١، وهو ما يمثل ١٦٪ من اعتمادات وزارة الحربية خلال ذلك العام، أى بزيادة ٥٤٪ عما كانت عليه فى السنة المالية السابقة[١].

وبالإضافة إلى اعتمادات السلاح الجوى المشار إليها، تعكس ميزانية وزارة الحربية خلال السنة المالية ١٩٥١-١٩٥٢ اعتماد مبلغ ١,٦٤٢٢٥٤ مليون جنيه لإنشاء مصنع للطائرات[٢].

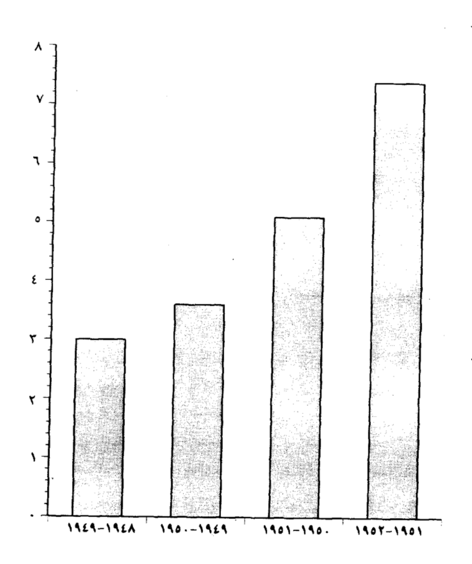
ويوضح الرسم البيانى التالى نسبة تزايد الاعتمادات المالية المخصصة للسلاح الجوى منذ عام ١٩٤٨ وحتى عام ١٩٥٢ (دون حساب اعتماد مصنع الطائرات).

(١) وزارة الحربية، ميزانية الدولة المصرية (وزارة الحربية، قسم ١٧، فرع٣)، سنوات ١٩٥٠-١٩٥٢.
(٢) وزارة الحربية، حافظة رقم ٢٦، ملف ١٥٠، ميزانية ١٩٥١-١٩٥٢، قسم ١٧.

شكل بيانى رقم ٢

الإعتمادات المالية للسلاح الجوى
(١٩٤٨-١٩٥٢)

الاعتمادات بملايين الجنيهات



السنوات المالية

إلا أنه رغم توفر الاعتمادات المالية للتدرج فى تنفيذ مشروعات التطوير التى سبق تقديمها بواسطة السلاح الجوى، فإن جهود حكومة الوفد لتوفير احتياجات التطوير من الطائرات والأسلحة والمعدات، لم تُكلَّل بنفس النجاح الذى حققته فى تدبير الاعتمادات المالية اللازمة لأعمال التطوير. وهو ما يرجع فى الحقيقة إلى سياسة الوفد تجاه القضية الوطنية والمخططات الغربية فى المنطقة من ناحية، وردود الفعل البريطانية والأمريكية تجاه تلك السياسة من ناحية أخرى.

فبالرغم من أن المناخ كان مهيأً عند تولى وزارة الوفد الحكم لتنفيذ مشروعات التطوير - التى غُرست بذورها فى عهد الوزارات السابقة - بعد رفع الحظر على تصدير الأسلحة والتعاقدات التى تمت فى خريف العام السابق، إلا أن تلك الوزارة مالبثت أن واجهت - بعد شهورها الأولى - عقبات كؤد عرقلت جهودها لتطوير القوات المسلحة المصرية. وقد جاء بعض هذه العقبات نتيجة لعوامل خارجية لا يد للحكومة المصرية فيها، بينما جاء البعض الآخر نتيجة لسياسة وزارة الوفد حيال القضية الوطنية وأسلوب معالجتها.

فبالنسبة للمؤثرات الخارجية، فإنها جاءت نتيجة لسياسة الولايات المتحدة التى بدأت تستعد آنذاك للقيام بدور أكثر فاعلية فى منطقة الشرق الأوسط الذى تمثل مصر أحد الركائز الأساسية فيه. وجاءت سياسة الولايات المتحدة تجاه مصر محصلة ثلاثة عوامل رئيسية: المصالح الأمريكية فى منطقة الشرق الأوسط، ومدى استجابة مصر وتعاونها فى تحقيق هذه المصالح، ثم مدى قوة الضغط التى تمارسها المنظات والجماعات المؤيدة لإسرائيل على حكومة الولايات المتحدة ورئيسها.

وكانت هذه العوامل بمثابة أقطاب الجذب للسياسة الأمريكية، التى كانت تقترب من الآمال المصرية أو تتباعد عنها، تبعا لثقل وتأثير كل من هذه العوامل على مخططى تلك السياسة ومتخذى القرار فيها.

وعلى ذلك، ففى ظل تزايد الحرب الباردة عام ١٩٤٩ وتجاوب الحكومة المصرية آنذاك مع المخططات الغربية للدفاع عن المنطقة، كانت الحكومة الأمريكية مستعدة ليس فقط للموافقة على صفقات الأسلحة البريطانية، ولكن أيضا للدفاع عن تلك الصفقات أمام مؤيدى إسرائيل فى الكونجرس الأمريكى.

فعندما أثار أنصار تلك الدولة زوبعة فى الكونجرس بشأن صفقات الأسلحة البريطانية لمصر فى خريف عام ١٩٤٩، فإن وزير الخارجية الأمريكية أوضح للمعارضين أن الدول العربية هى جزء من منطقة الشرق الأوسط ذات الأهمية البالغة بالنسبة للغرب، وأنه من المفضل أن تحصل بلدان هذا الجزء من العالم على الأسلحة التى تحتاجها من أجل متطلباتها الأمنية من مصادر صديقة وموثوق بها(١).

وقد ساعد وزير الخارجية الأمريكية على هذا القول أن حكومة الولايات المتحدة كانت مطمئنة آنذاك إلى أن شحنات الأسلحة لمصر لا تشكل أى خطر على إسرائيل، التى خرجت من الحرب متفوقة على خصومها مجتمعين. وأن تلك الأسلحة ذات أهمية سياسية أكثر منها عسكرية، وهو الأمر الذى أبلغه وزير الخارجية إلى السفير الإسرائيلى فى الولايات المتحدة(٢). كما طمأن الرئيس الأمريكى أصدقاء إسرائيل بأن الأخيرة سوف تحصل على كمية كبيرة من الأسلحة إذا كانت تحتاجها(٣).

ومع ضغط أنصار إسرائيل على الرئيس الأمريكى لتزويد إسرائيل بالأسلحة من ناحية(٤)، ورغبة الحكومة الأمريكية فى الحفاظ على استقرار المنطقة وتقليل احتمالات الصدام بين العرب وإسرائيل من ناحية أخرى، رأت الحكومة الأمريكية ضرورة إرساء سياسة غربية موحدة تجاه إمدادات الأسلحة لدول الشرق الأدنى، حتى يمكن السيطرة على شحنات الأسلحة إلى تلك الدول وتقليل احتمالات الصدام التى تضر بالمصالح الغربية فى المنطقة(٥).

وفى مايو ١٩٥٠ دارت مباحثات بين الجانبين الأمريكى والبريطانى لوضع أسس السياسة الموحدة المرجوة ثم عرضت على فرنسا نتائج تلك المباحثات. وبعد أن وافقت الأخيرة على تلك السياسة، أعلنتها الدول الثلاثة فى الخامس والعشرين من مايو فيما عرف باسم الإعلان الثلاثى(٦).

---

(١) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص٣٧.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٩.

(٣) Spiegel op. cit., p. 46.

(٤) Idem.

(٥) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص ٤٤ – ٤٦.

(٦) نفس المرجع، ص ٤٦ – ٤٧.

وقد تلخصت السياسة الواردة فى ذلك الإعلان، فى قبول الدول الثلاثة بإمداد دول الشرق الأوسط بقدرٍ من الأسلحة، إلا أنها حدَّدت إطار استخدام هذه الأسلحة بصيانة الأمن الداخلى لهذه الدول والدفاع الشرعى عن النفس، وأخيراً - وهو الأهم من وجهة النظر الغربية - هو «لتمكينها من القيام بدورها فى الدفاع عن المنطقة كلِّها بصفة عامة»[1].

كما نص البيان على «عدم جواز استخدام القوة أو التهديد باستخدامها بين أى دولة وأخرى فى تلك المنطقة. وأن الحكومات الثلاث إذا رأت أن إحدى هذه الدول تعد العدة لانتهاك الحدود أو خطوط الهدنة، فإنها سوف تتخذ إجراءات عاجلة وفقاً للالتزامات بوصفها أعضاء فى الأمم المتحدة داخل أو خارج الهيئة لمنع هذه الانتهاك»[2].

ولما كانت دول الجامعة العربية قد وقَّعت على معاهدة الدفاع المشترك قبل أقل من أسبوعين من صدور الإعلان الثلاثى، فقد وضع ذلك الإعلان كافة الدول العربية الموقعة على تلك المعاهدة فى كفَّة وإسرائيل فى الكفة الأخرى بالنسبة لإمدادات الأسلحة، الأمر الذى يضمن التفوق لإسرائيل فى مواجهة أى من الدول العربية أو أغلبها مجتمعة.

ونظراً لأن ذلك الإعلان يفرض وصاية الدول الثلاثة - غير المنزهة عن الغرض - على الدول العربية ويضعها تحت رحمة هذه الدول فى مجال تسليح قواتها، ويكرس الأمر الواقع والمكاسب الإقليمية التى حصلت عليها إسرائيل خلال الحرب الأخيرة، فقد اعترضت عليه دول الجامعة العربية، بينما رحَّبت إسرائيل به[3].

وهكذا كان على وزارة الوفد أن تواجه الآثار المترتبة على ذلك الإعلان بعد بضعة شهور من توليها الحكم. ولم يكن ذلك الإعلان - فى الحقيقة - هو العقبة الوحيدة التى واجهتها وزارة الوفد، حيال جهودها نحو تطوير القوات المسلحة المصرية، فما لبثت الحكومة البريطانية - بتشجيع من الحكومة الأمريكية - أن فرضت حظرا جديداً على شحنات الدبابات والطائرات إلى مصر فى سبتمبر ١٩٥٠[4]، كما فرضت مع الولايات المتحدة عام ١٩٥١ مزيداً من القيود على

(١) العقاد، المرجع المشار إليه، ص ١٥٧.

(٢) نفس المرجع، ص ١٥٨.

(٣) رياض، مذكرات محمود رياض، ج٢، ص ٣٠-٣١. - بريتشر، نظام السياسة الخارجية الإسرائيلية ص٦٨.

(٤) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص٥٢.

إمداد مصر بالأسلحة من السوق الأوروبية والأمريكية[1]، مما كان له أسوأ الأثر على تطوير القوة الجوية المصرية.

وهذا الموقف من الحكومتين البريطانية والأمريكية يطرح عدة تساؤلات هى : ما الذى غيّر موقف الحكومة البريطانية فى سبتمبر ١٩٥٠ من تزويد مصر بالطائرات والأسلحة التى كانت مقبلة عليها فى خريف العام السابق، وما تأثير ذلك التغيير؟ وما الذى دعا الولايات المتحدة، التى كانت تدافع عن تزويد مصر بالطائرات البريطانية فى أوائل عام ١٩٥٠، إلى تشجيع الحكومة البريطانية على حظر إمداد مصر بالطائرات والدبابات فى صيف نفس العام، ووضع مزيد من القيود على إمداد مصر بالأسلحة الأمريكية فى العام التالى؟ وما تأثير ذلك التحول فى الموقف الأمريكى؟

للإجابة على هذه التساؤلات، فإن علينا أن نستعرض سياسة وزارة الوفد حيال القضية الوطنية طوال سنتى حكمها ـ من يناير ١٩٥٠ وحتى يناير ١٩٥٢ ـ وانعكاسات هذه السياسة على تطور بناء القوة الجوية المصرية.

ويمكن تقسيم عهد وزارة الوفد ـ بالنسبة لأسلوب معالجتها للقضية الوطنية إلى مرحلتين متميزتين، غلب على الأولى منهما طابع المباحثات بين العسكريين والسياسيين الرسميين من الجانبين، بعيداً عن التدخل الشعبى المباشر ضد الوجود البريطانى فى مصر. وامتدت تلك المرحلة من أوائل عام ١٩٥٠ حتى خريف عام ١٩٥١، بينما غلب على المرحلة الثانية طابع الكفاح الثورى المسلح ـ سواء على المستوى الشعبى أو الرسمى ـ بعد إلغاء معاهدة ١٩٣٦، وامتدت تلك المرحلة من خريف عام ١٩٥١ حتى شتاء عام ١٩٥٢. وحتى نتبين تأثير تلك السياسة ـ وردود الفعل البريطانية والأمريكية حيالها ـ على تطور القوة الجوية المصرية، فإن الأمر يحتاج إلى مزيد من التوضيح لهاتين المرحلتين.

فى ظل المباحثات السياسية والعسكرية :

لما كانت المحادثات العسكرية قد تعثرت خلال عهد وزارة حسين سرى، فقد حاول وزير الخارجية البريطانية ـ خلال لقائه مع الملك فى يناير ١٩٥٠ ـ دفع الأخير إلى الضغط على

(١) نفس المرجع، ص ٦١ـ٦٢.

النحاس لاستئناف تلك المحادثات، التى تعطلت بسبب الشعارات السياسية المعلنة، على حد قول وزير الخارجية البريطانية. وقد أشار بيفن فى ذلك اللقاء إلى «أنه سيكون من الأفضل إذا سمحت حكومة النحاس باشا للفنيين (العسكريين) المضى قدماً فى العمل بتكليف واضح»(١).

إلا أن وزير الخارجية المصرى، التزاما منه بالسياسة التى أعلنها مصطفى النحاس فى خطاب العرش بشأن تعهد حكومته ببذل أقصى الجهود لإتمام الجلاء عن شطرى وادى النيل وصيانة وحدته تحت التاج المصرى، أرسل مذكرة إلى وزير الخارجية البريطانية فى الحادى والعشرين من مارس، يوضح له فيها حالة السخط الذى يشعر بها الشعب المصرى وفقدانه الثقة فى المفاوضات إلا على الأسس الواردة فى خطاب العرش، والتى تعتبرها الحكومة المصرية أساس أية مباحثات للتفاهم على «ما يجب عمله لمواجهة الأخطار التى تهدد الأمن الدولى واستقلال الشعوب، وبقصد الوصول إلى تسوية عملية تجمع بين الاستقلال التام لمصر والسودان باعتبارهما وطنا واحداً وبين المساهمة الجدية المبذولة لدفع الخطر الشيوعى الدولى...»(٢).

ولما كان مطلبا الجلاء والوحدة ليسا واردين فى حسابات الحكومة البريطانية فى ذلك الوقت، فقد رد بيفن على مذكرة الدكتور صلاح الدين فى السابع عشر من مايو مقترحاً إجراء بحث صريح غير رسمى - للنواحى العسكرية للمسألة التى تواجه البلدين فى الشرق الأوسط - بين كل من الحكومة المصرية ورئيس أركان الإمبرايطورية الذى سيحضر إلى مصر فى أوائل شهر يونيو، تمهيداً لمباحثات سياسية بين الحكومة المصرية والسفير البريطانى فى القاهرة(٣).

ورد وزير الخارجية المصرية فى الثلاثين من مايو، مؤكداً على مبدأ الجلاء والوحدة مع السودان، كأساس للتفاوض بين الجانبين، إلا أنه أشار إلى قبول الحكومة المصرية ببحث

(١) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص٣٢٢-٣٢٣، انظر:
F.O. 371/80375, Top secret, Record of conversation between the Secretary of State and King Farouk at the Koubbah Palace, 28.1.1950.

(٢) البشرى، المرجع المشار إليه، ص٣٣٠. - حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ص ٢٩٢. - فادية سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص٧٠

(٣) البشرى، المرجع المشار إليه، ص٣٣١. - فادية سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص٧٣.

المسائل العسكرية وفى مقدمتها جلاء القوات البريطانية قبل الدخول فى المباحثات السياسية[1].

وإزاء اختلاف منطلقات الجانبين وتوجهاتهما، كان من الصعب على الفيلد مارشال «سليم» أن يقنع رئيس الوزراء المصرى ووزير خارجيته - خلال اجتماعه بهما فى الخامس والسادس من يونيو - بأن مجابهة الخطر السوفيتى تقتضى تكتل الأمم عسكرياً وأن تتنازل كل منها عن بعض سيادتها، وأن مصر هى مطمع الطرف الآخر لأنها مفتاح المنطقة. ومن ثم، فلن يجديها بقاؤها على الحياد، خاصة وأنها لا تستطيع الدفاع عن نفسها فى مواجهة ذلك الخطر[2].

وجاءت عدم قناعة الجانب المصرى بوجهة النظر البريطانية، من تقديره بأن مصر إذا كانت مهددة بهجوم سوفيتى، فإنما يعود ذلك فى الدرجة الأولى إلى وجود القوات البريطانية فيها[3]. وإزاء عدم ثقة الجانب المصرى فى أية وعود بريطانية جديدة، فإنه - رغم قبوله بمبدأ التحالف - أصر على جلاء القوات البريطانية أولاً إلى قاعدة قريبة كفلسطين، بحيث يمكنها العودة إلى مصر خلال فترة قصيرة فى حالة الحرب[4].

كما اقترح النحاس على الجانب البريطانى أن تُمد مصر بالطائرات على أن تُستخدم لصالح قوى التحالف عند قيام الحرب، مؤكداً على أن التعاون المنشود يقوم على تحقيق الجلاء، فإذا تم ذلك «سنضع أيدينا فى أيديكم»[5].

وفى جلسة المباحثات الثالثة، أشار النحاس إلى اهتمام مصر بتقوية جيشها، خاصة بالنسبة للدفاع الجوى وإنشاء المطارات والمصانع الحربية. وحدد نطاق التحالف الذى يمكن الموافقة عليه - بعد جلاء القوات البريطانية عن مصر - فى «تبادل الحكومتين المصرية والبريطانية الرأى عندما يتهدد الأمن فى الشرق الأوسط، فإذا وقع أى اعتداء على مصر، أو دخلت بريطانيا حرباً نتيجة وقوع اعتداء على إحدى البلاد (العربية) المتاخمة، فإن مصر تتعاون

(١) فادية سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص٧٤.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، ص ٣٣٢.

(٤) نفس المرجع، ص ٣٣٣.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

عسكرياً مع بريطانيا فى داخل حدودها وفى نطاق إمكاناتها للدفاع عن مصر، وفى هذه الحالة يمكن استقدام قوات بريطانية فى مصر إذا تبين أن ذلك ضرورى»(١).

وإزاء تمسك «سليم» ببقاء القوات البريطانية فى مصر وقت السلم، رفض النحاس وجهة نظر رئيس أركان الإمبراطورية، مؤكداً له أنه لا يستطيع إقناع الشعب ببقاء جندى أجنبى واحد على أرض مصر(٢).

ونظرا لازدياد تدهور الموقف الدولى - على أثر اندلاع الحرب فى كوريا وقرار مجلس الأمن فى السابع والعشرين من يونيو بمساندة كوريا الجنوبية - ورفض مصر التصويت على ذلك القرار، فضلاً عن انهيار الموقف فى كوريا الجنوبية، فقد زاد الموقف البريطانى تصلُّباً.

فلم تسفر اجتماعات وزير الخارجية المصرى والسفير البريطانى خلال شهرى يوليو وأغسطس عن أى تقارب فى وجهات النظر بين الطرفين، فقد تمسك الجانب البريطانى ببقاء القوات البريطانية فى مصر وقت السلم، مؤكداً أن وجود هذه القوات لا يعنى الاحتلال، بل هى للدفاع ضد الخطر السوفيتى وأن التمسك بالجلاء الناجز لا يتفق مع احتياجات الدفاع عن مصر، التى لا يمكن الدفاع عنها بغير القوات البريطانية. فمصر - من وجهة النظر البريطانية - مُعرَّضة لخطر الهجوم البرى والجوى معاً، مما يستدعى توحيد قوات البلدين وقت السلم لمواجهة ذلك الخطر، حيث إن جلاء القوات البريطانية وقت السلم لايُمكنها من العودة فى الوقت الملائم لدرء الخطر قبل انهيار النظام الدفاعى كله(٣).

أما الجانب المصرى، فرغم قبوله بمبدأ التحالف وعودة القوات البريطانية إلى مصر عند وقوع اعتداء مسلح عليها أو على إحدى الدول العربية المتاخمة، وقبول وجود عدد من الفنيين اللازمين لصيانة معدات القاعدة البريطانية بصفة مؤقتة لحين تولى المصريين ذلك، فإنه تمسك بضرورة تنفيذ الجلاء الناجز، ودلَّل على فساد الحجة البريطانية بأن الدول المجاورة للاتحاد السوفيتى - وهى الأكثر تعرضاً لتهديده - ليس بها قواعد بريطانية، وحدد سنة كفترة انتقال

(١) نفس المرجع، ص ٣٣٤.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) فادية سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص ٧٥.

يتم بعدها الجلاء، مع استيفاء وسائل تدعيم الجيش المصرى خلال تلك السنة[١]. كما عرض الجانب المصرى نقل القاعدة البريطانية إلى قطاع غزة ورفض فكرة الدفاع المشترك وقت السلم، وعرض بديلاً عن ذلك، أن تعمل مصر على استكمال معدات الدفاع الجوى وإعداد الطيارين والفنيين بالاستعانة بالبعثات الأمريكية والبريطانية [٢].

وبالنسبة للسودان، فقد تمسك الجانب البريطانى بحق تقرير المصير للسودانيين كأساس لأى اتفاق بين مصر وبريطانيا حول هذه المسألة، بينما تمسك الجانب المصرى بوجوب إتمام الوحدة بين البلدين بشكل عملى[٣].

وإزاء ذلك الفشل، وخيبة أمل البريطانيين فى إحراز أى تقدم فى المباحثات بعد عودة حزب الوفد إلى الحكم، حاولت الحكومة البريطانية استغلال شحنات الأسلحة للضغط على الحكومة المصرية لتغيير موقفها. ففى التاسع من سبتمبر، أرسلت الخارجية البريطانية تطلب من سفيرها فى القاهرة «إبلاغ الحكومة المصرية أنه بالنظر إلى خطورة الموقف العالمى الحالى والنقص الموجود فى أنواع معينة من الأسلحة والمعدات، فإن حكومة صاحب الجلالة قد قامت أخيرا باستعراض التزاماتها فى جميع أنحاء العالم الخاصة بتوريد الأسلحة والمعدات العسكرية وقررت وضع نظام صارم لترتيب الأولويات. أما المبدأ الذى سيتم به فى المستقبل تنظيم تسليم الأسلحة والمعدات فهو أن تلى (تلبية احتياجات) المملكة المتحدة تلبية ماتحتاج إليه البلدان التى لنا معها ترتيبات دفاعية عملية. ومن مؤدى هذا أن يتم الكف عن عمليات شحن الأسلحة والمعدات التى تعانى نقصا فى المعروض منها إلى البلدان الأخرى.

«٢ ـ فيما يتعلق بمصر، لن نكون قادرين فى الوقت الحالى على شحن مزيد من المقاتلات النفاثة بعد الآن. وسيتعين علينا إلغاء رخص التصدير المتعلقة بما تم الوعد به فعلا. وربما سرى نفس الشىء على معدات الرادار والدبابات...»[٤].

(١) نفس المرجع، ص ٧٨.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان

(٣) نفس المرجع، ص ٧٩.

(٤) هيكل، ملفات السويس، ص ٦٧٧ : انظر نص رسالة الخارجية البريطانية إلى سفيرها فى مصر.

وقد احتجت الحكومة المصرية على الحظر البريطاني الجديد واعتبرت عدم تسليم أربع عشرة طائرة نفاثة ـ كانت جاهزة للتسليم ووُضعت عليها العلامات المصرية ـ عملا غير ودي[1].

وإذا كانت دواعي الموقف الدولي وسياسة وزارة الوفد وراء ذلك الحظر البريطاني الجديد، فإنها زادت أيضا من انحياز الموقف الأمريكي إلى الجانب البريطاني. حيث فشلت الجهود المصرية لكسب تأييد الحكومة الأمريكية لوجهة النظر المصرية خلال جولة المباحثات السابقة في شهر يوليو، خاصة بعد الموقف المصري تجاه الأزمة الكورية. وهو الموقف الذي رأى فيه السفير الأمريكي في مصر، تصرفا طفوليا لتوجيه ركلة إلى الغرب، ومحاولة مصرية للانتقام من بريطانيا والولايات المتحدة[2].

ولم ترفض الحكومة الأمريكية مساندة الموقف المصري في المباحثات فحسب. بل إنها استمرت أيضا في فرض القيود على إمداد مصر بالأسلحة الأمريكية، وحظر إمدادها تماما بأية أسلحة ثقيلة[3]، كما أيدت السياسة البريطانية المتشددة حيال مصر والضغط عليها بتأجيل إمدادها بالأسلحة البريطانية حتى ترضخ للمطالب البريطانية[4]. حيث كانت تلك المطالب آنذاك، لاتقل أهمية للولايات المتحدة عنها بالنسبة للمصالح البريطانية. ففي ظل تزايد التورط العسكري الأمريكي في كوريا وتدهور الموقف الدولي في صيف ١٩٥٠، زاد اعتماد الولايات المتحدة على القوات والقواعد البريطانية في الشرق الأوسط، والتي تمثل الحرس الأمامي للدفاع عن المصالح الغربية في المنطقة. ولما كانت القاعدة البريطانية في القناه هي أكبر هذه القواعد وأهمها للدفاع عن المنطقة، فلم يكن غريبا أن تدافع الحكومة الأمريكية عن استمرار بقاء القوات البريطانية في مصر في ذلك الوقت.

وقد ظهر الموقف الأمريكي ـ المخيب للآمال ـ جلياً واضحاً، خلال الاتصالات التي أجراها كل من السفير المصري في واشنطن والدكتور محمد صلاح الدين مع «ماك جي» مساعد وزير

---

(١) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٢٧.

(٢) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص٥٠-٥٢.

(٣) نفس المرجع، ص ٥٣.

(٤) هدى عبد الناصر، ص ٣٢٧.

الخارجية الأمريكية خلال شهرى يوليو وأكتوبر ١٩٥٠، سواء بالنسبة لطلب تأييدها فى المباحثات أو إمدادات الأسلحة(١).

وقد اعتبر وزير الخارجية المصرى وقف إمدادات الأسلحة بأنه جزء من مؤامرة من جانب القوى الغربية الكبرى لإبقاء مصر ضعيفة، حتى لاتضطر بريطانيا إلى الانسحاب من مصر عام ١٩٥٦ عندما تنقضى مدة المعاهدة. وحذر الدكتور صلاح الدين - خلال لقائه مع مساعد وزير الخارجية الأمريكية فى التاسع عشر من أكتوبر - بأن مصر قد «تضطر إلى اللجوء إلى الكتلة السوفيتية التى تتلهف على تقديم الأسلحة، إذا لم تُستأنف شحنات الأسلحة البريطانية»(٢).

ولم يقتصر الموقف الأمريكى على تأييد الموقف البريطانى - سواء من ناحية بقاء القوات البريطانية فى مصر وقت السلم، أو الضغط على الحكومة المصرية من خلال شحنات الأسلحة - بل إنها رفضت المبادرة المصرية للانضمام إلى حلف الاطلنطى، التى عرضها الدكتور محمد صلاح الدين على «أرنست بيڤن» فى شهر سبتمبر للخروج من المأزق الذى وصلت إليه المباحثات فى ذلك الوقت(٣).

فرغم ترحيب وزير الخارجية البريطانية بالمبادرة المصرية آنذاك، إلا أن الحكومة الأمريكية اعترضت عليها، على أساس رغبتها فى عدم توسيع دائرة الحلف الذى كان فى دور التكوين، فضلا عن أن قبول مصر سيؤدى إلى مطالبة دول أخرى بمعاملة مماثلة، ممًا سيزيد من أعباء منظمة الأطلنطى دون أن يغير ذلك من الموقف المصرى الرافض لوجود قوات أجنبية فى مصر وقت السلم(٤). ومن ثم، اعتبرت الحكومة الأمريكية «أن ضم مصر إلى حلف الأطلنطى أمر غير ممكن وغير مرغوب فيه فى الوقت الحاضر»(٥).

كما رأت الخارجية الأمريكية أنه إذا رغبت مصر فى التعاون من أجل الدفاع عن الشرق الأدنى، «فإنها تستطيع أن تنتهج موقفا أكثر تهادنا فى مباحثاتها مع المملكة المتحدة، كما

(١) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص٥٢.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) فادية سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص ٨٥-٨٦.

(٤) نفس المرجع، ص ٨٦.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

تستطيع أن تتعاون بدرجة أكبر مع جهود الأمم المتحدة لتطوير نظام أمنى فعال، ومن بينها على سبيل المثال، الجهود المبذولة من أجل استعادة استقلال كوريا»[١].

وإزاء كل ماسبق، وصلت المباحثات فى خريف ١٩٥٠ إلى طريق مسدود، نتيجة لانحياز الحكومة الأمريكية للجانب البريطانى من ناحية، وتمسك الجانبين المصرى والبريطانى بمواقفهما من ناحية أخرى. فبينما تمسك الجانب المصرى بضرورة قبول الحكومة لمبدأ الجلاء الناجز ووحدة مصر والسودان قبل التباحث فى أى اتفاقيات عسكرية، فقد أصر الجانب البريطانى على بقاء قواته فى مصر وقت السلم وإعطاء حق تقرير المصير للسودانيين. وإزاء ذلك الأمر، هددت الحكومة المصرية فى شهر نوفمبر بإلغاء المعاهدة إذا لم يحدث أى تقدم فى تلك المباحثات[٢].

وقد حاول العسكريون البريطانيون إقناع حكومتهم بالتشدد مع الحكومة المصرية بشأن بقاء قواتهم فى مصر، إلا أن الحكومة البريطانية رفضت مقترحات التشدد واتجهت للبحث عن حلول بديلة[٣]، حاولت فيها تقديم بعض التنازلات بالنسبة لقاعدة قناة السويس مع التمسك بموقفها بالنسبة للسودان. فقد كانت الخارجية البريطانية ترى أنه إذا كان للمباحثات أن تفشل، فيجب أن يكون ذلك بسبب السودان، حيث كانت ترى أن الموقف البريطانى تجاهه أقوى من الناحيتين الأدبية والقانونية، «فإن المصريين إذا قرروا أن يرفعوا الأمر إلى مجلس الأمن مرة أخرى، فإنهم يستطيعون أن يُثيروا قضية ضد بريطانيا أكثر قوة على مسألة الجلاء مما لو أثاروها على مسألة السودان»[٤].

ومن ثم، عرض بيفن على وزير الخارجية المصرية ـ خلال لقائهما فى شهر ديسمبر وبصفة شخصية ـ مقترحاته الجديدة بشأن تنظيم نقل السلطة فى قاعدة قناة السويس إلى المصريين بشكل تدريجى[٥]. وقد تضمنت تلك المقترحات النقاط التالية[٦] :

(١) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص٥٤.

(٢) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٥.

(٣) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٢٦-٣٢٧.

(٤) فادية سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص ٨٠.

(٥) نفس المرجع، ص ٧٩-٨٠.

(٦) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٢٦، انظر :
F.O. 371/80381, Anglo-Egyptian negotiations, top secret minute by Bevin, 8.12.1950.

(١) عقد اتفاقية مع مصر تحل محل معاهدة ١٩٣٦ يتم بمقتضاها نقل الالتزامات البريطانية في منطقة القناة وقت السلم إلى مصر.

(٢) يبدأ سريان هذا الانتقال عام ١٩٥٢ وينتهي عام ١٩٥٦.

(٣) بعد عام ١٩٥٦ تسمح الحكومة المصرية بالتفتيش الدوري على القاعدة بواسطة الخبراء البريطانيين.

(٤) في حالة الحرب تقدم الحكومة المصرية كافة التسهيلات المطلوبة في مصر لقوات المملكة المتحدةوحلفائها.

(٥) في الفترة من عام ١٩٥٠ وحتى عام ١٩٥٦ تقوم الحكومة البريطانية ـ طبقا لبرنامج متفق عليه ـ بتدريب وتجهيز القوات المسلحة المصرية، وكذا تدريب الفنيين اللازمين لصيانة القاعدة البريطانية في منطقة القناة.

(٦) التوصل إلى اتفاق للدفاع الجوي بين مصر والمملكة المتحدة يهدف إلى توفير دفاع جوي مصري ـ بريطاني مشترك، يغطي الفترة حتى عام ١٩٥٦ مع إمكانية مد هذه الفترة عن طريق الاتفاق المتبادل.

إلا أن وزير الخارجية البرطيانية في حقيقة الأمر، لم يخطر الدكتور محمد صلاح الدين بكل تفاصيل اقتراحاته السابقة(١)، وإنما اكتفى بطرح الموضوع بشكل عام في نهاية محادثاته مع وزير الخارجية المصري، لجس النبض حيال تلك المقترحات قبل عرضها على العسكريين المختصين ومجلس الوزراء البريطاني من ناحية، واتخاذها مدخلا لاستمرار المباحثات ومنع الحكومة المصرية من إعلان فشلها من ناحية أخرى(٢).

وإزاء رد الفعل الإيجابي لوزير الخارجية المصرية، واستعداده لإقناع رئيس وزرائه بانتظار نتائج الدراسات التي سيقوم بها الجانب البريطاني لمقترحات «أرنست بيفن»، فقد توقفت

---

(١) هدى عبد الناصر، ص ٣٢٦.

(٢) فادية سراج الدين، ص ٧٩ – ٨٢.

المحادثات البريطانية ـ المصرية من ديسمبر ١٩٥٠ وحتى شهر أبريل من العام التالى، انتظاراً لنتائج تلك الدراسات[١].

وفى الوقت الذى كان فيه الجانب البريطانى يقوم بالدراسات السابقة، فإن الحكومة الأمريكية ـ فى ظل تزايد تورطها فى كوريا ـ بدأت تقوم من ناحيتها بدور أكثر نشاطا لحل مشكلة القاعدة البريطانية فى مصر، مسترشدة بتوصيات سفيرها فى القاهرة، واقتراح خبراء الشرق الأوسط فى واشنطن بمواجهة تلك المشكلة من خلال نظام جديد متعدد الأطراف يحل محل النظام الثنائى السابق[٢].

كما حضر «ماك جى» ـ مساعد وزير الخارجية الأمريكية ـ إلى مصر فى شهر فبراير ١٩٥١ يعرض على حكومتها «مساعدة عسكرية واقتصادية أمريكية غير محددة كجزء من جهد مضاعف لعرقلة التخريب الشيوعى، ولصد الغزو السوفيتى إذا لزم الأمر. وكانت إشادته باليونان وتركيا لإسهامهما فى العمل الجماعى فى كوريا صيغة متعمدة تعبر عن قلق الولايات المتحدة من الحياد المصرى»[٣].

إلا أن العرض الأمريكى كان مُخيباً لآمال الحكومة المصرية، فقد خلا ذلك العرض من أية إشارة إلى جلاء القوات البريطانية من مصر وقت السلم، ولم يعرض سوى احتمال ضئيل لبذل الولايات المتحدة مساعيها الحميدة فى المباحثات المصرية ـ البريطانية[٤].

وخلال الشهور الأولى من عام ١٩٥١، إزداد الموقف تعقيدا فى منطقة الشرق الأوسط، على أثر اتجاه حكومة مصدق إلى تأميم صناعة النفط فى إيران، وهو الأمر الذى لاقى صدى طيبا وتأييدا فى مصر ـ سواء على المستوى الشعبى أو الرسمى ـ وزاد من الأوضاع المضطربة التى تفاقمت نتيجة لعدم التوصل إلى اتفاق حتى ذلك الوقت يحقق الآمال الوطنية.

(١) نفس المرجع، ص ٨١-٨٢.

(٢) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص ٥٧-٥٩.

(٣) نفس المرجع، ص ٥٩.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

وقد انعكس هذا الوضع المضطرب فى مصر والمنطقة على تصرفات كل من الحكومتين البريطانية والأمريكية. فبالنسبة للأولى، فقد زاد تمسكها ببقاء القوات البريطانية فى مصر وقت السلم، وإن حاولت البحث عن صيغة جديدة يمكن أن يقبلها المصريون لتقنين ذلك البقاء.

ومن هذا المنطلق، فقد طلبت الحكومة البريطانية فى شهر أبريل استئناف المباحثات[1]، حيث قدم سفيرها فى القاهرة المقترحات البريطانية الجديدة والتى كانت الحكومة البريطانية تعلم مسبقا أنها لا تحقق آمال المصريين، وأن الهدف الأساسى منها هو إبقاء باب المباحثات مفتوحا، خوفا من قيام الحكومة المصرية بخطوة سياسية عنيفة (كإلغاء المعاهدة) تزيد الموقف القائم سوءاً[2].

وقد اشتملت المقترحات البريطانية الجديدة، الخطوط العامة لمقترحات بيفن السابقة بعد تنقيحها بواسطة السياسيين والعسكريين البريطانيين وإضفاء مزيد من التشدد عليها، على ضوء التطورات الجديدة فى المنطقة. وقد اعتبرت الخارجية البريطانية أن تلك المقترحات هى أقصى مايمكن أن تذهب إليه لتعديل معاهدة ١٩٣٦، بحيث تنص على ما يلى:

«(أ) الانسحاب المرحلى للجنود البريطانيين من مصر، على أن يبدأ خلال عام من إبرام اتفاق بشأن تنقيح المعاهدة، وأن ينتهى فى عام ١٩٥٦ (وينبغى أن يلاحظ أن معدل انسحاب القوات المقاتلة والقيادة العامة يتوقف إلى حد كبير على معدل توفير الإيواء لهذه القوات فى مكان آخر).

«(ب) إضفاء الطابع المدنى على القاعدة تدريجياً، والذى ينبغى أن ينتهى بحلول عام ١٩٥٦، على أن يتم إدخال الأفراد المدنيين البريطانيين الأساسيين بعد انسحاب الأفراد العسكريين. ويعهد بعد ذلك بالقاعدة إلى القوات المسلحة المصرية لأغراض الأمن، إلا أنه يتم تشغيلها وفقا للسياسة العسكرية البريطانية تحت الإشراف الإدارى العام لمجلس الإشراف الإنجليزى ـ المصرى.

«(جـ) إنشاء نظام للدفاع الجوى يخضع للتنسيق الإنجليزى ـ المصرى طويل الأجل ويتألف من عناصر مصرية وبريطانية على حدٍ سواء.

(١) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٢٨.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

«(د) توفير أسلحة ومعدات على مستوى تدريبى، وفى موعد مبكر، للقوات المصرية، وبعد ذلك توفير أية أسلحة ومعدات أخرى حسب الاقتضاء فى أولوية متكافئة مع الدول الأخرى التى نرتبط معها باتفاقيات دفاعية عاملة.

«(هـ) فى حالة الحرب، أو التهديد الوشيك بالحرب، أو طوارىء دولية يُخشى منها، توافق مصر على عودة القوات البريطانية طوال فترة الطوارىء، وأن تمنح لهذه القوات ولحلفائها كل التسهيلات والمساعدات اللازمة»[1].

وقد رُفضت هذه المقترحات رفضاً قاطعاً من قِبَلْ الحكومة المصرية، التى قدمت مقترحاتٍ بديلة «طالبت فيها بالجلاء الكامل خلال فترة لاتزيد عن سنة، ووافقت على حق القوات البريطانية فى العودة إلى الأماكن التى يُتفق عليها فى مصر فى حالة العدوان على مصر أو اشتراك بريطانيا فى حرب نتيجة لعدوان مسلح ضد الدول العربية المتاخمة لمصر، على أن يكون انسحاب تلك القوات خلال ثلاثة أشهر من انتهائه»[2].

ومع نهاية شهر يوليو بدأ الموقف السياسى بين البلدين يزداد توتراً، على أثر البيان الذى ألقاه «هربرت موريسون» وزير الخارجية البريطانية الجديد فى مجلس العموم، والذى أوضح فيه موقف بريطانيا القاطع من عدم الجلاء، وهاجم فيه سياسة الحكومة المصرية تجاه منع مرور البضائع الإسرائيلية فى قناة السويس وخليج العقبة[3]، مما دفع وزير الخارجية المصرى إلى الرد عليه فى بيان أمام البرلمان حَمَلَ فيه على بريطانيا وسياستها الاستعمارية فى مصر وفلسطين، ودافع عن حق مصر والبلاد العربية فى مقاطعة إسرائيل ومنع مرور سفنها، وأشار إلى أنه يعتبر أن باب المباحثات مع الحكومة البريطانية قد قُفل، وأن الحكومة المصرية عند وعدها الحاسم من إلغاء المعاهدة[4].

(١) هيكل، ملفات السويس، وزارة الخارجية البريطانية، إلى واشنطن (السفير البريطانى) برقية سرية رقم ٤٠٩٠، ١٥ أغسطس ١٩٥١، ص ٦٨٧.

(٢) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٠.

(٣) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٦.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان. ـ هيكل، ملفات السويس، ص ٦٨٧.

أما على الجانب الأمريكي، ففى ظل الأحداث الإيرانية وتعثر المباحثات المصرية - البريطانية والاضطرابات التى بدأت تُنذر بالخطر فى المنطقة، فقد مضت الحكومة الأمريكية قُدماً نحو بلورة سياستها الجديدة فى الشرق الأوسط، والتى تقوم على تأسيس نظام متعدد الأطراف يحل محل العلاقات الثنائية فى تلك المنطقة، فى محاولة لإخراج العلاقات المصرية - البريطانية من المأزق الذى وصلت إليه.

وقد تلخصت السياسة الأمريكية الجديدة فى توحيد الجهود الأمريكية والبريطانية تجاه تنشيط وتنسيق جهود دول الشرق الأوسط مع بريطانيا والولايات المتحدة للدفاع عن المنطقة ككل[1]، وتحقيق قدر من الاستقرار بين الدول العربية وإسرائيل، يسمح باستخدام قوات دول النطاق الخارجى للمنطقة (إيران - تركيا - اليونان) - التى كان يجرى تطويرها آنذاك - بشكل فعَّال[2].

وقد دعت وثيقة مجلس الأمن القومى الأمريكى رقم ٤٧/٤ - التى قنَّنت السياسة الأمريكية الجديدة - إلى موازنة الميل العربى نحو الحياد والذى تأكد بعد اندلاع الحرب الكورية، بإمداد الدول العربية وإسرائيل بكميات محدودة من الأسلحة، حتى تصبح هذه الدول أكثر توجها نحو الولايات المتحدة، وتكون قادرة على إقرار الأمن الداخلى. فضلا عن إسهامها بعد فترة من الوقت فى الدفاع عن المنطقة وشن حرب عصابات فى حالة اجتياح المنطقة أو جزء منها[3].

ولما كانت تلك السياسة تقتضى ربط المساعدات العسكرية وإمدادات الأسلحة من الولايات المتحدة إلى دول المنطقة بالمخططات الغربية للدفاع عنها، فقد أعلن الرئيس ترومان فى شهر مايو عن برنامج الأمن المتبادل كأحد أدوات الصراع ضد نزعة الحياد والثورات الاجتماعية وربط إمدادات الأسلحة بالأهداف الأمريكية[4].

وإزاء موقف الحكومة المصرية الرافض للمقترحات الأمريكية التى عرضها ماك چى فى شهر فبراير والمقترحات البريطانية التى عرضها السفير البريطانى فى شهرأبريل، فقد حظرت

---

(١) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص ٦٠.

(٢) نفس المرجع، ص ٦١.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، ص ٦٢.

هيئة الأركان الأمريكية المشتركة فى قرارها الصادر فى السابع عشر من يوليو، تزويد مصر بأية أسلحة أمريكية سوى تلك التى تخضع لشروط ومتطلبات برنامج الأمن المتبادل M.S.P. وبرنامج مساعدات الدفاع المتبادل M.D.A.P. «حتى يتم تعديل عدد من الأمور السياسية/العسكرية التى تؤثر على مصر والبحر المتوسط»(١).

وكان هذا القرار يعنى ببساطة، عدم حصول مصر على أية أسلحة أمريكية أو أى عتاد له قيمة عسكرية حتى يتم اتفاقها مع بريطانيا حول المشاكل الخاصة بالقاعدة البريطانية فى مصر. وبذلك أصبحت سوق السلاح الأمريكية أكثر إغلاقا فى وجه الجهود المصرية لتطوير القوات المسلحة بصفة عامة والقوة الجوية المصرية بصفة خاصة.

وإزاء موقف الحكومتين البريطانية والأمريكية تجاه حظر إمداد مصر بالأسلحة، فقد اتجهت الحكومة المصرية إلى البحث عن مصادر بديلة لتوفير احتياجات القوات المسلحة من العتاد والأسلحة، حتى لاتزداد حالة قواتها سوءاً نتيجة لتوقف خطة تطويرها. وعلى ذلك، اتجه الرأى إلى البحث عن تلك المصادر بين الدول الأوروبية الأخرى، بعد استبعاد بريطانيا والولايات المتحدة.

ويوضح التقرير الذى قدّمه مصطفى نصرت - وزير الحربية والبحرية آنذاك - إلى رئيس الوزراء، أن الرأى قد اتجه إلى «تشكيل لجنة يكون لها (من) السلطة مايخولها التعاقد مباشرة، على أن تحاط أعمالها بالسرية التامة منعا من تدخل بريطانيا لعرقلة أعمالها، وعلى أن تتصل بالشركات (المنتجة للأسلحة) اتصالاً مباشرا»(٢).

وأقر رئيس الوزراء تشكيل هذه اللجنة برئاسة وزير الحربية والبحرية فى الخامس عشر من أغسطس، كما شُكلت لجان فرعية متعددة، كان عملها بحث مايعرض على اللجنة العليا من الوجهة الفنية، فضلاً عن قيامها بمعاينة المعدات وتجربتها. وبدأت اللجنة رحلتها للبحث عن السلاح فى الثالث والعشرين من أغسطس ١٩٥١(٣).

---

(١) نفس المرجع، ص ٦١-٦٢.

(٢) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف ١٤٧ (تشكيل لجنة للحصول على المعدات الحربية التى تحتاجها القوات المسلحة من الممالك الأوروبية وملخص أعمال اللجنة)، مسودة تقرير رئيس اللجنة العليا المقدم إلى رئيس الوزراء» ص٢.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

إلا أن تلك اللجنة واجهت العديد من الصعاب فى مهمتها، مثل عدم وجود ملحقين عسكريين فى بعض الدول التي قصدتها، للتمهيد لعمل اللجنة مع حكومات تلك الدول وشركاتها، بالإضافة إلى أن توقيت رحلة اللجنة فى أوروبا واكب مرحلة انتقالية فى صناعة الأسلحة والطائرات للتحول من طرازات الحرب العالمية الثانية إلى طرازات حديثة وخاصة فى مجال الطائرات النفاثة[١].

إلا أن أهم العقبات التى واجهتها لجنة المشتروات المصرية هو مالمسته من «تدخل الإنجليز لدى حكومات الدول التى زارتها (اللجنة) لمنع التعاقد معنا، أو لمنع تصدير المهمات السابق التعاقد عليها. وقد نجح الإنجليز فى ذلك مع بعض الدول...»[٢]، نتيجة لارتباط دول منظمة شمال الأطلنطى ـ التى زارتها اللجنة ـ بالسياسة الدفاعية لبريطانيا والولايات المتحدة، وتكامل سياسة التسليح والتصنيع الحربى فيما بينها[٣]. «لذلك كان من الصعب على دولة كمصر خارجة عن هذا الحلف التعامل مع دوله المرتبطة فيما بينها بكميات وأنواع هذه المعدات»[٤].

وقد قامت تلك اللجنة بمهمتها فى كل من إيطاليا وسويسرا وفرنسا وبلجيكا وهولندا والسويد وألمانيا وأسبانيا والبرتغال وتشيكوسلوفاكيا بحثا عن السلاح. ومايهمنا فى نشاط تلك اللجنة هو ماتوصلت إليه بالنسبة لاحتياجات الدفاع الجوى والقوة الجوية المصرية لتكامل عملهما.

وبالنسبة للدفاع الجوى، فيوضح تقرير اللجنة أنها تعاقدت مع الشركات الفرنسية على «توريد ست محطات (رادار) إنذار طويل المدى، وست محطات (رادار) لتوجيه المقاتلات فى الجو»[٥]. وهو ماكان مقدراً أن يغطى احتياجات الإنذار فى ذلك الوقت.[٦].

---

(١) نفس المرجع، ص ٣-٤.

(٢) نفس المرجع، ص ٤.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

(٦) بُنى ذلك التقدير على خبرات الحرب العالمية الثانية، وهو ما ثبت خطأه فى حرب ١٩٥٦. حيث ثبت أن احتياجات الإنذار والتوجيه لتنظيم دفاع جوى عالى الكفاءة عن البلاد تحتاج إلى عشرات من محطات الرادار، خاصة فى ظل تطور سرعات الطائرات النفاثة والتكتيكات الجوية التى تعتمد على الطيران المنخفض لتجنب الكشف الرادارى وتقليل فترة إنذار الخصم.

«كما استكملت معدات الرادار والإنذار المحلى للمدفعية الثقيلة المضادة للطائرات للعمل مع المواقع الحالية»(١)، مع شراء ورشة للرادار.(٢). كما تعاقدت اللجنة على شراء مائتى مدفع (هسبانو سويزا) مضاد للطائرات من عيار ٣٠ مم، و ٢٥٠ ألف طلقة من سويسرا(٣).

أما بالنسبة للقوة الجوية، فإن تقرير اللجنة يشير إلى تعسف الحكومة البريطانية بالنسبة لاحتياجات السلاح الجوى التى كانت المملكة المتحدة المصدر الأساسى لإمداداته. «فقد سبق التعاقد على عدد من الطائرات (من طراز) ألفامبير والمتيور لم تورد إنجلترا منه إلا جزءاً قليلاً، ومنعت توريد الباقى رغم دفع جزء كبير من ثمنه مقدماً، ورغم أن المصانع كانت قد أعدته وجهزته لنا، حتى أن بعضها كان قد وضع رمز السلاح الجوى الملكى المصرى على الطائرات، وهى الخطوة الأخيرة قبل التصدير. وكانت حجتهم فى ذلك أنهم فى أشد الحاجة إلى هذه الطائرات وأن إنتاج مصانعهم لايكفى لسد حاجتهم»(٤).

ولم تكتف الحكومة البريطانية بحظر تصدير إنتاجها من الطائرات، بل إنها مارست ضغوطاً مستمرة على الدول الأوروبية الأخرى لإحباط جهود اللجنة المصرية فى تلك الدول من أجل شراء الطائرات اللازمة للسلاح الجوى، الأمر الذى أقنع تلك اللجنة بفساد الحجة البريطانية(٥).

وإزاء فشل اللجنة فى شراء طائرات «الفامبير» من إيطاليا وفرنسا و«المتيور» من بلچيكا - والتى كانت تنتجها هذه الدول بتراخيص من الحكومة البريطانية - بعد رفض الأخيرة إعطاء هذه الدول تراخيص بيعها لمصر، فقد اتجهت اللجنة للبحث عن الطائرات التى لا تسيطر الحكومة البريطانية على تصديرها للدول الأخرى. إلا أنها وجدت أن جميع الطائرات المقاتلة النفاثة المنتجة فى دول أوروبا الغربية الداخلة فى حلف الأطلنطى - باستثناء الطائرة

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، جدول ملخص أعمال اللجنة وما حققته من أعمال، ص ٣.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، ص ١٢.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

«الأوراجون» - إنجليزية الأصل هيكلا أو محركا[1]. كما أن السويد كانت عازفة عن بيع أىٍّ من طائراتها النفاثة قبل استكمال احتياجات قواتها المسلحة[2].

ومن ثم، أصبحت «الأوراجون» الفرنسية هى هدف اللجنة. فرغم تزويد تلك الطائرات بمحرك إنجليزى الأصل، إلا أن الشركة الفرنسية المنتجة كان لها حق بيع هذه الطائرات للدول الأخرى. ورغم أن اللجنة وجدت مائة طائرة من ذلك الطراز فائضة من عقد سابق بين الحكومة الفرنسية وشركة «داسو» المنتجة، فإنها لم تستطع شراءها لغلو ثمنها من ناحية، وعدم صدور قرار رسمىٍّ من الحكومة الفرنسية بالاستغناء عن تلك الطائرات من ناحية أخرى[3].

ولما كانت تشيكوسلوفاكيا قد أبدت استعدادها - خلال مباحثات الاتفاقية التجارية التى عقدتها مع مصر - على تزويد الأخيرة ببعض منتجاتها الحربية، فقد تم الاتصال بالحكومة التشيكية، وقدَّمت لها اللجنة كشوفاً بالاحتياجات المصرية من الأسلحة والدبابات والطائرات[4]. إلا أن الحكومة التشيكية سوَّفت فى الرد على الطلبات المصرية. وقد أرجع وزير الحربية المصرى ذلك التسويف إلى كون الحكومة التشيكية «كانت منتظرة حتى ينجلى موقف مصر السياسى بالنسبة للمعسكر الغربى»[5].

وهذا التحليل من وزير الحربية المصرى لموقف الحكومة التشيكية آنذاك له وجاهته، فى ظل العلاقات المصرية - البريطانية المائعة فى ذلك الوقت، وعدم حسم الموقف السياسى المصرى من إلغاء معاهدة ١٩٣٦. وهو الأمر الذى كان سيترتب عليه فك الارتباط السياسى والعسكرى المصرى بالغرب، ويفقد الوجود البريطانى فى مصر شرعيته الدولية.

ويشير تقرير رئيس اللجنة إلى أن إيقاف تصدير الطائرات والدبابات لم يكن الوسيلة

(١) نفس المرجع، ص ١٢-١٤.

(٢) نفس المرجع، ص ٦.

(٣) نفس المرجع، ص ١٣.

(٤) نفس المرجع، ص ٧.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

البريطانية الوحيدة للضغط على الحكومة المصرية، فقد كانت صناعة الطائرات - الوليدة فى مصر آنذاك - وسيلة أخرى، حاولت الحكومة البريطانية استغلالها للضغط على الحكومة المصرية.

فبالرغم من أن بريطانيا كانت قد باعت لمصر رخصة تجميع وإنتاج طائرات «الفامبير» وتعهدت - تمهيدا لذلك - ببيع اثنتى عشرة طائرة من نفس الطراز مفككة إلى أجزاء كبيرة واثنتى عشرة طائرة مفككة إلى أجزاء صغيرة، فضلا عن المكونات الصغيرة لاثنتى عشرة طائرة أخرى، بقصد التدرج فى مراحل التجميع ثم التحول فى مرحلة تالية إلى تصنيع مكونات هذه الطائرة فى مصر، فإنها أخَلّتْ بجميع هذه التعهدات، وقامت بالضغط على جميع الشركات المصنعة لهذه الطائرة فى البلاد الأخرى لمنع تصدير الأجزاء السالفة إلى مصر، رغم إلحاح تلك الشركات عليها فى ذلك الوقت، لوجود فائض لديها من هذه المكونات[١]. وحتى المواد الخام اللازمة لصناعة هذه الطائرات لم تسمح الحكومة البريطانية بتصديرها إلى مصر، بالرغم من سابق تعهدها بذلك[٢].

ومن ثم، اضطرت اللجنة المصرية إلى اتخاذ الخطوات التالية[٣]:

(١) فيما يختص بالمواد الخام لصناعة الطائرات، فقد تم الاتفاق مع شركة «OGA» الفرنسية، على قيامها بتوريد الاحتياجات المصرية من هذه المواد.

(٢) أقنعت اللجنة شركة «OGA» سالفة الذكر بإمكان توريدها لمكونات «الفامبير» إلى مصر، نظراً لأن الأخيرة لديها ترخيص مدفوع الثمن من شركة دى هافيلاند المصممة الأصلية للطائرة بتصنيعها فى مصر، إلا أنه لم يتم البت فى عرض الشركة المذكورة نظراً لبعض المشاكل المتعلقة بمحرك هذه الطائرة، والتى كانت تحاول اللجنة تذليلها.

(٣) اتفقت اللجنة مع البروفسور «هاينكل» رجل صناعة الطائرات الألمانى المشهور للمضى قُدُماً بمشروع صناعة الطائرات المقاتلة فى مصر، سواء باستكمال تصنيع «الفامبير» (البريطانية) أو «المستيرال» (الفامبير الفرنسية) عند تذليل المصاعب الخاصة بمحركات هذه الطائرات.

---

(١) نفس المرجع، ص ١٤.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، ص ١٤-١٥.

ويوضح تقرير اللجنة أن وزارة الحربية آنذاك، كانت تفكر فى تصنيع طائرة مصرية خالصة، سواء من ناحية هيكلها أو محركها، «رغبة فى جعل صناعة الطائرات بمنأى عن المؤثرات الخارجية»(١).

وفى الوقت الذى كان يُعد فيه تقرير اللجنة، كان قد وصل إلى مصر فعلا ثلاثة من خبراء مصانع «هاينكل» لبحث إمكانيات هذه الصناعة فى مصر. كما كانت اللجنة فى سبيلها للتعاقد - على وجه السرعة - مع شركة «هانيكل» لاستخدام خبراء ألمان فى مصانع الطائرات المصرية محل البريطانيين(٢).

وبالنسبة لتزويد القوة الجوية باحتياجاتها من الأسلحة والذخائر. فقد كانت سويسرا أحد المصادر البديلة التى اتجهت إليها جهود اللجنة، حيث يشير تقريرها إلى أنها نجحت فى التعاقد مع الشركات السويسرية على كمية لابأس بها من الصواريخ جو/أرض والحمالات اللازمة لها(٣).

ولم يقتصر نشاط اللجنة على شراء الأسلحة والذخائر من الخارج فقد قامت بشراء الأجهزة والمعدات اللازمة لصناعة ذخائر الطائرات من عيار ٢٠ مم والتى كانت القوة الجوية تعانى من العجز فيها خلال الحرب عام ١٩٤٨(٤). ونظراً للأهمية الكبيرة للصواريخ وصناعتها فقد تم الاتصال بأحد الخبراء الألمان بهدف الاتفاق معه على إقامة صناعة لصواريخ الطائرات فى مصر، على ألا تقل فى مواصفاتها عن نظيرتها السويسرية(٥). كما تم الاتفاق على توفير المواد الخام اللازمة لهذه الصناعة أولا، حتى يمكن للخبراء الألمان المضىّ قُدما فى صناعة الصواريخ المطلوبة(٦).

وهكذا حاولت الحكومة المصرية التغلب على الحصار المضروب حول قواتها المسلحة لإبقائها

(١) نفس المرجع، ص ١٥.

(٢) كان فى مصر آنذاك مصنعان لصناعة الطائرات، أحدهما لطائرات التدريب، وقد تم إنشاؤه واستُكملَتْ احتياجاته. والآخر للطائرات المقاتلة وقد تم إنشاء الجزء الأكبر منه. ـ نفس المرجع، ص ١٤-١٥.

(٣) نفس المرجع، جدول ملخص أعمال اللجنة، وما حققته من أعمال، ص ٣.

(٤) نفس المرجع، ص ١٦.

(٥) نفس المرجع، ص ١٧.

(٦) نفس المرجع، نفس المكان.

ضعيفة عاجزة، حتى تخضع تلك الحكومة للمطالب البريطانية. إلا أن تطورات الموقف السياسى فى مصر آنذاك كانت أسرع من جهود حكومتها لتلافى العجز فى تسليح قواتها المسلحة فى ذلك الوقت.

فى ظل إلغاء المعاهدة:

فى الوقت الذى كانت فيه اللجنة سالفة الذكر تجوب أوروبا بحثا عن السلاح المطلوب للقوات المسلحة المصرية، كانت العلاقات المصرية ـ البريطانية قد تدهورت إلى حد الأزمة، بعد وصول المباحثات الى طريق مسدود، وإعلان الحكومة المصرية عن نيتها بشأن إلغاء المعاهدة فى القريب العاجل.

وفى مواجهة ذلك التدهور، حاولت الحكومة البريطانية تنسيق سياستها مع الحكومة الأمريكية لاتخاذ موقف موحد تجاه سياسة وزارة الوفد التى خابت آمال البريطانيين فيها. إلا أنه كان واضحا خلال النصف الثانى من عام ١٩٥١ أن هناك اختلافاً واضحاً بين النظرة الأمريكية والبريطانية إلى أسلوب معالجة القضية المصرية. فبالرغم من اتفاقهما على أهمية القاعدة البريطانية فى مصر بالنسبة للغرب فى ذلك الوقت، وضرورة المحافظة عليها فى درجة استعداد عالية، إلا أنهما كانتا تختلفان فى كيفية المحافظة على تلك القاعدة فى درجة الاستعداد المطلوبة.

فبينما كانت الحكومة الأمريكية تنظر بجدية إلى التهديد المصرى بإلغاء المعاهدة وعدم التعاون، وتميل إلى قبول بعض التنازلات بشأن جلاء القوات البريطانية وقت السلم لتسهيل الوصول إلى اتفاق يؤمن المصالح الغربية فى المنطقة[(١)]، كانت الحكومة البريطانية مُصرة على بقاء قواتها فى مصر وقت السلم، وألا تترك مصر كليةً. فقد كان تقدير وزارة الخارجية البريطانية آنذاك، «أنه ليست هناك حكومة بريطانية ـ مهما كان اتجاهها ـ يمكن أن تفعل ذلك ثم يحدوها الأمل فى البقاء فى الحكم»[(٢)].

(١) هيكل، ملفات السويس، القائم بالأعمال البريطانى فى واشنطن إلى وزير الخارجية البريطانية، خطاب سرى للغاية رقم ٣٨٣، ٢٣ يونيو١٩٥١، ص ٦٨٢. ـ نفس المرجع، وزارة الخارجية البريطانية إلى واشنطن، برقية سرية للغاية رقم ٤٠٩٠، ١٥ أغسطس ١٩٥١ ،ص٦٨٥-٦٨٨.

(٢) نفس المرجع، ص٦٨٨.

وخوفا من وقوع الصدام المنتظر بين البريطانيين والمصريين، طالبت الحكومة الأمريكية حليفتها البريطانية بتقديم تنازلات للرأى العام المصرى، تتشمى مع السياسة الأمريكية الجديدة فى المنطقة. فقد كانت الخارجية الأمريكية مقتنعة «بأن القاعدة المصرية التى يُحتفظ بها بالقوة وسط إقليم معاد، ستكون من الناحية العملية أسوأ من كونها عديمة الجدوى فى السلم أو الحرب»[(١)]. وأنه إذا تعين على البريطانيين الاحتفاظ بالقاعدة فإنه يجب أن يكون ذلك بموافقة المصريين[(٢)]. ومن ثم، اتجهت الدولتان إلى البحث عن إطار جديد مقبول لاستمرار فاعلية القاعدةالبريطانية.

ولتدارك اتجاه الحكومة المصرية إلى إلغاء المعاهدة، اتفقت الحكومتان البريطانية والأمريكية على تنظيم قيادة عسكرية للشرق الأوسط تشارك مصر فيها، ويرأسها القائد الأعلى لقوات الحلفاء فى الشرق الأوسط، الذى سيعمل من مقر قيادته بالقاهرة[(٣)]. وتبعاً لذلك الاتفاق كان مُقدرا إعادة قاعدة قناة السويس إلى مصر التى ستضعها تحت تصرف القائد الأعلى لقوات حلفاء الشرق الأوسط مع المشاركة المصرية فى تشغيلها. أما القوات البريطانية التى لن تُوضع تحت سيطرة هذه القيادة فسيتم سحبها، مع قيام القائد الأعلى بتحديد العدد الذى سيبقى من القوات بالاتفاق مع الحكومة المصرية[(٤)].

وعلى ضوء ذلك الاتفاق كان على الحكومة البريطانية التقدم بتلك المقترحات الى الحكومة المصرية، ودعوتها إلى اشتراك مصر فى تلك القيادة كشريك مؤسس إلى جوار كل من الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا وتركيا وحث الحكومة المصرية على قبول تلك المقترحات بإبراز مزايا حصولها على مساعدات التدريب والعتاد الحربى اللازم لقواتها المسلحة من دول تلك المنظمة الدولية[(٥)].

---

(١) نفس المرجع، دينيس جرنهيل (القائم بالأعمال فى واشنطن) إلى روجر آلن (الخارجية البريطانية) خطاب، ٢٣ أغسطس ١٩٥١، ص٦٩١.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص ٦٥.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

(٥) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٢٣٥-٢٣٦.

وتشير الوثائق البريطانية إلى المواقف المتباينة لكل من الملك والحكومة المصرية تجاه مقترحات قيادة الشرق الأوسط، فبينما أبدى الملك اهتماما بالغا بتلك المقترحات، وأكد للسفير البريطاني على أهمية عامل الوقت بالنسبة لإقناع الحكومة المصرية بها، نظراً لأنه لا يستطيع الإمساك بزمام الأمور أكثر من ذلك، فإن الدكتور محمد صلاح الدين وزير الخارجية كان له رأى آخر(١).

فرغم محاولة السفيرالبريطاني إقناع الوزير المصرى بتلك المقترحات إلا أن الأخير أدرك أن هذا التناول الجديد لحل قضية القاعدة البريطانية فى منطقة القناة، لايزيد كثيرا عما سبقه، وأن النظام الجديد المقدم لمصر لن يؤدى إلا إلى استمرار الوجود البريطاني الذى عانى المصريون منه طويلا(٢).

وبذلك الرفض للمقترحات الجديدة، أصبح لابديل أمام الحكومة المصرية سوى إلغاء المعاهدة، وهو الأمر الذى كانت مدفوعة إليه تحت ضغط التيار الشعبى الجارف، سواءً داخل حزب الوفد أو خارجه. حيث كانت كافة المنظمات الشعبية تطالب الحكومة باتخاذ موقف حاسم من سياسة الحكومة البريطانية. وكان إلغاء المعاهدة هو الشعار السائد بين جماهير الشعب ومنظماته فى ذلك الوقت.

وإزاء الضغط الشعبى على وزارة الوفد، وشعورها بأن إلغاء المعاهدة سيؤدى إلى توحيد الشعب فى مواجهة الوجود البريطاني من ناحية والحالة الداخلية غير المحتملة من ناحية أخرى(٣)، فقد قام النحاس بإلقاء بيانه الشهير فى الثامن من أكتوبر ١٩٥١، والذى أعلن فيه إلغاء معاهدة ١٩٣٦ واتفاقيتى السودان المبرمتين بين مصر وبريطانيا عام ١٨٩٩، كما أعلن مرسوما بقانون لتعديل الدستور ليُصبح اللقب الجديد للملك هو ملك مصر والسودان.

وكان لهذا البيان فعل السحر سواء بين جماهير الشعب أو ممثليه فى البرلمان، واستقبله الجميع بحماس منقطع النظير، واعتبروه بداية مرحلة جديدة من الكفاح الوطنى ضد الوجود

(١) نفس المرجع، ص ٣٣٦.

(٢) أرونسن، المرجع المشار إليه، ص ٦٦.

(٣) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٧-٣٣٨، انظر :
F.O. 371/90140, Stevenson to F.O. secret tel., No. 190 Saving, 28.9.1951.

البريطانى فى مصر. إلا أنه سرعان ماظهر الخلاف حول أسلوب الكفاح المطلوب ضد الوجود البريطانى المرفوض.

فبنما كان الكفاح المسلح هو الشعار المرفوع بين العديد من المظمات الشعبية وشبابها، فإن الحكومة ومعها أغلب السياسيين التقليديين كانوا عازفين عن استخدام القوة، أو التحرش بالقوات البيرطانية تجنباً لاستفزازها، حيث كانوا يميلون إلى الاكتفاء بمقاطعة البريطانيين وعدم التعاون مع قواتهم. وقد وَضَّح الدكتور صلاح الدين للسفير البريطانى ـ خلال لقائهما فى أواخر سبتمبر ـ اتجاه الحكومة الى المقاطعة وعدم استخدام القوة فى حالة إلغاء المعاهدة(١). إلا أن الموقف سرعان ماخرج من تحت سيطرة الحكومة وأجهزتها الرسمية.

وإزاء إلغاء المعاهدة من طرف واحد، أعلنت الحكومة البريطانية عدم اعترافها بذلك الإلغاء وإنكارها لقانونيته وتمسكت بما أسمته حقوقا لها طبقا لما جاء فى تلك المعاهدة والاتفاقيتين. وقررت الحكومة البريطانية ـ تساندها فى ذلك الحكومة الأمريكية ـ الاستمرار فى مخططاتها الاستراتيجية حيال المنطقة والتقدم رسميا بمقترحات قيادة الشرق الأوسط ـ التى سبق رفضها ـ إلى الحكومة المصرية.

ورغم أن الحكومة قرَّرت رفض هذه المقترحات فى الرابع عشر من أكتوبر والسير قُدُماً فى إجراءات تقنين إلغاء المعاهدة والاتفاقيتين فإن الملك كان له رأى آخر بالنسبة للمقترحات السابقة. حيث توضح الوثائق البريطانية، أن الملك أرسل للسفير البريطانى فى الخامس عشر من أكتوبر– قبل إعلان الحكومة المصرية رفضها رسمياً لمقترحات قيادة الشرق الأوسط – يوضح له قبوله لتلك المقترحات مع بعض التعديلات فيها، إلا أنه رفض المقترحات المتعلقة بالسودان والواردة فى المذكرة التى قدمها السفير البريطانى إلى الحكومة المصرية، نظراً لأنها لم تتناول تبعية السودان للتاج المصرى(٢).

وقد فهم السفير البريطانى من رسالة الملك، أنه إذا استطاعت الحكومة البريطانية إيجاد صيغة ترضى النزعة العاطفية لمصر بالنسبة لوضع السودان تحت التاج المصرى، «فإن الملك

(١) نفس المرجع، نفس المكان Idem.

(٢) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٤٠، انظر :
F.O. 371/90142, Stevenson to F.O., priority and top secret tel., No. 739, 15.10.1951.

يؤكد على أنه لن يكون وزير الخارجية الحالى هو من سيتولى المفاوضات، وإنما سيكون شخصاً آخر معقولاً، وعندئذ لن يكون هناك إلا قليل من الصعاب للوصول إلى اتفاق عام وأن الملك نفسه يجب أن يعرف سلفاً أن هناك تحولاً مرضياً فى الصيغة (المتعلقة بالسودان) على وشك أن تُقدم، حى يمكنه عمل الترتيبات الضرورية لتغيير الوزراء»[١].

ويبدو أن الملك - مشياً مع ما جاء فى رسالته السابقة - طلب من رئيس وزرائه أن يترك الباب مفتوحاً أمام استئناف المباحثات لو عدلت بريطانيا موقفها من المقترحات السابقة. حيث تشير الوثائق البريطانية إلى إيفاد عدلى أندراوس من قبل رئيس الوزراء المصرى، لتبليغ السفير البريطانى - بشكل غير رسمى - بإستعداد الحكومة المصرية لاستئناف المباحثات بشرط أن يحدث بعض التقدم بالنسبة لما تعرضه بريطانيا على مصر بشأن التاج المصرى والسودان. فإذا كان ذلك ممكناً، فإن الاتفاق حول مسائل الدفاع سيكون أسهل نسبياً[٢]. إلا أنه مع تغيير الوزارة البريطانية وتولى المحافظين الحكم بعد انتخابات الخامس والعشرين من أكتوبر، جاء رد «أنتونى إيدن» - وزير الخارجية البريطانية الجديد - مخيباً لآمال الحكومة المصرية مرة أخرى، رغم ما ذهبت إليه من تنازل[٣].

كان ذلك موقف الملك والحكومة المصرية تجاه المخططات الغربية حتى إلغاء المعاهدة، والذى مثل الموقف الرسمى المتضارب حيال هذه المخططات. إلا أن تداعيات الموقف السياسى بعد ذلك - سواء على المستوى الشعبى أو الرسمى - وردود الفعل البريطانية حيالها، دفعت بالموقف السياسى برمته إلى أبعاد جديدة، استغلتها كل من السلطات البريطانية والملك للإطاحة بوزارة الوفد.

فعلى المستوى الشعبى، سرعان ما بدأت المظاهرات تجتاح البلاد مطالبة بالكفاح المسلح، كما بدأت أعمال المقاطعة ضد القوات البريطانية فى منطقة القناة، وترك العمال المصريين أعمالهم فى القاعدة البريطانية بتشجيع من الحكومة. ونشطت أعمال التطوع فى كتائب التحرير

(١) نفس المرجع، نفس المكان. Idem

(٢) نفس المرجع، ص ١٤١، انظر :

F.O. 371/90142, Stevenson to F.O., priority and secret tel., No.967, 11.11.1951.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

- التابعة للمنظمات الشعبية - من أجل الكفاح المسلح، والذى بدأ يتزايد تدريجياً فى منطقة القناة وما حولها.

أما على المستوى الرسمى، فكانت سياسة الحكومة المصرية هى المقاطعة السلمية، حتى تفقد القاعدة البريطانية قيمتها العسكرية(١). ولما كان إلغاء المعاهدة يُلغى شرعية الوجود البريطانى فى مصر، فقد أصبح التعاون مع القوات البريطانية عملاً غير مشروع. ومن ثم، أعدت الحكومة المصرية تشريعات توقع عقوبة السجن على كل مصرى يستمر فى العمل فى القاعدة البريطانية أو يتعاون مع البريطانيين، واستغلت بث الإذاعة المصرية لإذكاء الروح الوطنية فى عمّال القاعدة البريطانية وتشجيعهم على ترك العمل، فى الوقت الذى أصدرت تعليماتها إلى وزارة الشئون الاجتماعية بصرف مرتبات العمال كاملة وتهيئة العمل المناسب لهم خارج منطقة القناة(٢). كما صدر قرار وزارى يمنع السكك الحديدية والنقل البرى والنهرى من نقل أى مهمات أو مواد إلى القاعدة البريطانية، وفرضت الحكومة ضريبة جمركية على واردات القوات البريطانية فى مصر(٣).

وبذلك جعلت الحكومة المصرية من سياسة المقاطعة مشكلة تقلق القيادة البريطانية وتعوق مهمتها، بالإضافة إلى توقف الحياة الاجتماعية للعسكريين البريطانيين فى مدن القناة نتيجة لتجريم التعاون معهم وحالة الطوارىء التى فُرضت عليهم بسبب الأعمال العدائية المصرية فى المنطقة.

أما بالنسبة للكفاح المسلح، فقد كان للحكومة المصرية فيه شأن آخر. فبالرغم من أن إلغاء المعاهدة أسقط شرعية الوجود البريطانى فى مصر، وأبرزه كاحتلال سافر يوجب التصدى له بالعمل العسكرى، إلا أن الحكومة المصرية لم تكن راغبة فى استخدام القوة لطرد الإنجليز من مصر، ولا كانت قادرة على ذلك حتى لو أرادت(٤). فالأداة المصرية المؤهلة لهذا العمل وهى الجيش، كان - فضلاً عن ضعفه وقصور تسليحه وتدريبه - فى وضع سىء، كما كان

(١) أحمد حمروش، قصة ثورة ٢٣ يوليو، ج١ (ط٣، القاهرة : مكتبة مدبولى، ١٩٨٣)، ص ١٥٤-١٥٥.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٥٠٩.

واقعاً تحت سيطرة الملك من خلال محمد حيدر قائده العام وياور الملك، الذى يدين بالولاء لقائده الأعلى (الملك) أكثر مما يدين بالطاعة لوزير الحربية والحكومة المصرية(١). ولما كان الملك يسعى لرأب الصدع فى العلاقات المصرية - البريطانية، ويسعى لحمايتها تأميناً لعرشه، فلم يكن هو القائد الذى يأمر جيشه بقتال القوات البريطانية، خاصة وهو يعلم مدى تفوقها على قواته.

أما بالنسبة للأداة الثانية وهى كتائب التحرير فقد اتخذت الحكومة المصرية منها فى البداية موقفاً حذراً، خوفاً من استغلال هذه الكتائب المسلحة كقوة مناهضة لنظام الحكم وسياسة الوزارة التى ارتأتها لمقاومة الوجود البريطانى فى مصر، خاصة وأنها لا تملك السيطرة على هذه الكتائب التى يتم تمويلها وتشكيلها بواسطة المنظمات الشعبية المعارضة.

ومن ثم، وجدت الحكومة نفسها فى مأزق حيال تلك الكتائب وتوجهاتها نحو الكفاح المسلح. فهى إن منعتها تناقضت مع موقفها من عدم شرعية الوجود البريطانى فى مصر بعد إلغاء المعاهدة، وإن ساندتها ساعدت على زعزعة نظام الحكم الذى هى جزء منه، وأعطت الفرصة للملك والسلطات البريطانية للإطاحة بها(٢). ومن ثم، حاولت الحكومة خلال شهر نوفمبر احتواء هذه الكتائب حتى يمكنها السيطرة على نشاطها وتوجيهه بما لا يضر سياستها، إلا أن جهودها فى ذلك قوبلت بالرفض والاحتجاج من جانب المنظمات الشعبية وصحافتها(٣).

وعلى الجانب البريطانى، فإن حكومة المحافظين رأت أن تداعيات الموقف السياسى فى مصر - والذى يهدد قاعدتها - يعود فى الدرجة الأولى الى سياسة حكومة الوفد التى أثارت الجماهير، وتقاعسها فى قمع الاضطرابات والنشاط العسكرى لكتائب التحرير. ومن ثم، اتجهت الحكومة البريطانية الى اتباع سياسة عسكرية متشددة لتأمين قاعدتها فى منطقة القناة،

---

(١) F.O. 371/ 96993, 1225, Annual Report No. 2 by Air Commodore Campbell (Air Attaché -Cairo), secret, 24.1.1952.

(٢) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٥١٠.

(٣) نفس المرجع، ص ٥١٢-٥١٣.

احتواء الموقف السياسى المتفجر فى مصر بإسقاط وزارة الوفد وتولية الحكم وزارة أخرى تعيد الهدوء إلى البلاد وتكون مستعدة للوصول إلى تسوية مع الحكومة البريطانية على ضوء مقترحات قيادة الشرق الأوسط السابق تقديمها إلى الحكومة المصرية(١).

واعتمدت الحكومة البريطانية فى تنفيذ الشق الأول من أهدافها على قواتها المسلحة فى مصر بعد تعزيزها، واعتمدت لذلك خطة عسكرية ذات ثلاث مراحل لمواجهة كافة الاحتمالات فى مصر، ابتداءاً من تعزيز إجراءات الأمن والحراسة إلى احتلال الدلتا والقاهرة والاسكندرية(٢).

وما أن اشتعلت المظاهرات وتصاعدت فى منطقة القناة، وسقط بعض الضحايا من المصريين فى مدينتى بورسعيد والاسماعيلية – نتيجة لتحرش القوات البريطانية بالمتظاهرين – حتى بادرت الأخيرة باحتلال بعض أحياء الإسماعيلية فى السادس عشر من أكتوبر بحجة حماية الرعايا البريطانيين من الانتقام، وفى اليوم التالى قام البريطانيون باحتلال مكاتب الجمرك والجوازات والحجر الصحى والزراعى فى مدينتى بورسعيد والإسماعيلية، كما استولوا على خط السكة الحديد وسيطروا على كوبرى الفردان بعد الاشتباك القصير والوحيد بين قوات الجيش المصرى والقوات البريطانية خلال تلك الشهور الحاسمة من تاريخ مصر(٣). فقد حاولت كل من القيادتين المصرية والبريطانية تجنب الدخول فى مواجهة بينهما وإن اختلفت أسباب كل منهما كما سنرى فيما بعد(٤).

ومع تزايد الأعمال العدائية واتساع نطاقها فى منطقة القناة وما حولها، تصاعدت الأعمال البريطانية المضادة فى شكل أعمال التفتيش والقبض والاعتقال والطرد من المنطقة، فى محاولة محمومة لإيقاف نشاط الفدائيين وتدفقهم على المنطقة. وأقاموا فى مدن القناة حكماً عسكرياً مباشراً متجاهلين السلطات المصرية. كما تجاهلت القوات البريطانية صلاحية الشرطة

(١) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٦٠-٣٦١، ٣٦٨، ٣٧٨، ٣٨٢.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٨٢.

نفس المرجع، ص ٣٦١-٣٦٢.

هيكل، ملفات السويس، وزارة الخارجية (البريطانية) إلى القاهرة، برقية شفرية رقم ١٣٧٩، ١٤ نوفمبر ١٩٥١، ص ٧٠٧-٧٠٩.

(٣) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٤٩٧. ـ هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه ص ٣٦٣، ٣٦٨، ٣٧١.

(٤) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٦٨-٣٦٩.

المصرية فى الإسماعيلية والسويس وزاد تحرشهم بها وإطلاق الرصاص على ثكناتها، كما نسفت القوات البريطانية حياً كاملاً فى مدينة السويس، وفرضت حظراً على إمدادات البلاد ببعض مشتقات البترول من تلك المدينة (١).

وقد استهدفت السلطات البريطانية بأعمالها السابقة إظهار ضعف الحكومة المصرية وعدم قدرتها على حماية مواطنيها وشرطتها، فضلاً عن عجزها عن معالجة الموقف، الأمر الذى يوفر الذريعة للملك للإطاحة بها، اعتقاداً منهم بأن الحكومة التى ستخلفها ستكون أكثر استعداداً للوصول إلى اتفاق حول قيادة الشرق الأوسط والقاعدة البريطانية فى مصر(٢).

وفى مواجهة الإجراءات البريطانية السابقة، بدأت الحكومة المصرية فى تغيير موقفها من الكفاح المسلح فى منطقة القناة، فقامت بدعم العمل الفدائى فى تلك المنطقة، وتقديم السلاح للقائمين عليه(٣)، كما أعدت تشريعا يُبيح حمل السلاح لجميع المواطنيين(٤). وأصدر وزير الداخلية أوامره لرجال الشرطة بالاشتباك مع القوات البريطانية دفاعا عن أنفسهم(٥). أما القاهرة والأسكندرية فقد بدأت الحكومة تأخذ موقفاً أقل حزماً فى مواجهة المظاهرات التى كان تجرى فى المدينتين (٦).

وفى الوقت الذى كانت فيه الأحداث تتصاعد فى منطقة القناة، وتمارس فيه القوات البريطانية أعمال القمع ضد المصريين فى تلك المنطقة وماحولها، فقد ظل الجيش المصرى ــ كمؤسسة ــ بمنأى عن ذلك الصراع بين الشعب وقوات الاحتلال. وباستثناء جهود بعض الضباط الأحرار ــ الذين بدأت تتشكل خلاياهم عام ١٩٤٩ نتيجة للسخط على الأوضاع السائدة فى الجيش وفى البلاد ــ فقد ظل الجيش بعيدا عن ذلك الكفاح الوطنى(٧).

(١) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٤٩٧ – ٤٩٨. – هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٦٣ – ٣٦٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٦٨، ٣٨٢.

(٣) حمروش، المرجع المشار إليه، ص ١٥٥ – ١٥٦.

البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٥٠٥ – البغدادى، المرجع المشار إليه، ص ٤١.

(٤) حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ص ٣٠٧.

(٥) نفس المرجع، ص ٣١٩. – حمروش، المرجع المشار إليه.

(٦) حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ص٣١٨، ٣١٩، ٣٢٢.

(٧) حمروش، المرجع المشار إليه، ص ١٦٦.

واقتصرت جهود الضباط الأحرار على تدريب الفدائيين وإعداد الخطط معهم والاشترك فى بعض العمليات، دون تشكيل وحدات مقاتلة خاصة بهم (١).

وقد وجد أحمد حمروش، أنه «كان غريبا أن تسهم قوات البوليس بالعبء الأكبر من معركة الكفاح المسلح بالقناة إلى جانب الفدائيين والأهالى الذين بدؤا ينضمون إلى حرب العصابات بينما قوات الجيش تمارس حياتها الطبيعية دون الاعتداء على قوات الاحتلال، ودون تحرش من قوات الاحتلال» (٢). وهذا الموقف من الجيش - الذى رآه حمروش متناقضاً مع الموقف السياسى والعسكرى فى منطقة القناة - كان فى الحقيقة أمراً منطقياً مع أوضاع قوات الجيش فى ذلك الوقت وطبيعة العلاقة بين قيادته والملك من ناحية، ومجلس الوزراء ووزير الحربية من ناحية أخرى.

فمن ناحية أوضاع قوات الجيش، فإنه يمكن القول، إنها كانت تمثل أسوأ الأوضاع للدخول فى مواجهة عسكرية مع القوات البريطانية. حيث كانت القوة المقاتلة للجيش مكونة آنذاك من ثلاث مجموعات رئيسية منتشرة مابين سيناء والقاهرة والسودان، دون أن تستطيع أى منها تقديم المعاونة أو الدعم للقوات الأخرى.

ومن ثم، فقد كانت أى مواجهة عسكرية كفيلة بهزيمة القوات المصرية وتقدم البريطانيين لاحتلال منطقة الدلتا والقاهرة والاسكندرية، وطرد القوات المصرية من السودان، وهو ماكان كفيلا بإصابة جهود التحرر الوطنى بنكسة خطيرة وخيمة العواقب.

أما عن علاقة قيادة الجيش بكل من الملك ومجلس الوزراء، فقد نجح الأول خلال عامى ١٩٤٩، ١٩٥٠ فى إحكام سيطرته على الجيش على حساب صلاحيات مجلس الوزراء ووزير الحربية، فمع تشجيع الإنجليز للملك على تشكيل حكومة ائتلافية يشارك الوفد فيها، أو حكومة وفدية خالصة للوصول إلى اتفاق حول مسائل الدفاع والقاعدة البريطانية، اتجه الملك إلى زيادة إحكام قبضته على الجيش. فلم يكتف بوجود محمد حيدر - رجله المفضل - كوزير للحربية، بل سعى إلى جعل تعيين رئيس هيئة أركان حرب الجيش بأمر ملكى وليس بمرسوم

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

يصدر عن مجلس الوزراء، إلا أن إبراهيم عبد الهادى تباطأ آنذاك فى تحقيق رغبة الملك، حتى جاءت وزارة حسين سرى فأسرعت بتحقيق تلك الرغبة (١).

وعند تشكيل وزارة الوفد فى يناير ١٩٥٠، حرص الملك على استمرار سيطرته على الجيش من خلال بقاء محمد حيدر وزيراً للحربية، إلا أن رفض مصطفى النحاس لهذا الاختيار وإصرار الملك عليه، أديا إلى حل وسط اقترحه النحاس، وهو تعيين حيدر قائداً عاماً للقوات المسلحة، له صلاحيات الوزير وحق الاتصال المباشر برئيس الوزراء(٢). وقد وافق الملك على ذلك الاقتراح الذى سلب وزير الحربية أغلب اختصاصاته بالنسبة للقوات المسلحة.

وفى ظل فقد وزارة الوفد لسيطرتها على الجيش منذ لحظاتها الأولى فى الحكم، وتقارب الملك مع السلطات البريطانية وسعيه للتعاون معها، وأوضاع قوات الجيش وحالته المتدنية بعد الحظر الذى فُرض على تزويده بالأسلحة فقد كان منطقيا أن يبقيه الملك بمنأى عن ذلك الكفاح الوطنى، وألا تحاول الحكومة استخدامه فى مواجهة قوات الاحتلال، خاصة وأن ذلك الاستخدام كان يتعارض مع سياستها المبدئية فى عدم تصعيد الموقف والاعتماد على شل القاعدة البريطانية من خلال أعمال المقاطعة. وعلى ذلك، لم يتبق أمام الحكومة سوى استخدام رجال الشرطة المصرية للمحافظة على هيبة نظام الحكم ومواجهة أعمال البطش والقمع البريطانية، والتى كانت تحاول بها سلب الإدراة المصرية صلاحيتها فى منطقة القناة.

هذا من ناحية موقف الجيش من قوات الاحتلال، أما بالنسبة لعدم تحرش القوات البريطانية بالجيش المصرى، فيعود ذلك فى الحقيقة إلى تقييم الخارجية البريطانية لذلك الجيش، وما يمكن أن يقوم به لتحقيق أهدافه السياسة البريطانية فى مصر. فعلى أثر الاشتباك مع القوة المصرية المدافعة عن كوبرى الفردان، نصح صانعو السياسة البريطانية بتجنب الصراع مع القوات المسلحة المصرية، التى كانت فى تقديرهم إحدى الدعامتين اللتين يمكن الاعتماد عليهما لإحداث التغيير المطلوب فى الحكومة المصرية. وكان الملك بطبيعة الحال هو الدعامة الأخرى فى تحقيق هذه السياسة التى تبنتها الحكومة البريطانية (٣).

(١) حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ص ٢٦٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٢٧٢. - جاء ذلك التنازل من مصطفى النحاس انئذاك تمشيا مع سياسته الجديده لاحتواء الملك وتجنب الاصطدام به، خاصة بعد موافقة الأخير على تعيين الدكتور طه حسين وزيراً للمعارف بعد أن كان معترضاً عليه.

(٣) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٦٨ - ٣٦٩.

وكان تقدير السفير البريطانى خلال شهر نوفمبر، أن الموقف القائم فى مصر آنذاك سينتهى بأحد أمرين، «إما (أ) حدوث نوع من الانفجار الثورى الذى يُحتم السيطرة المؤقتة بواسطة الجيش المصرى، أو (ب) سقوط الوفد بطريقة مُخزية بحيث تستطيع حكومة أخرى تولى الحكم بسهولة أكثر مما تستطيع الآن» (١).

ومن ثم، اتجهت الخارجية البريطانية إلى اتخاذ موقف يتسم بالتشدد وينطوى على التهديد، لدفع الملك إلى تغيير وزارة الوفد. كما طلب وزير الخارجية من سفيره أن يعرض على الملك برنامجاً يفكر فيه، يقوم على الخطوط التالية (٢):

(١) تغيير الوزارة القائمة والذى يمكن أن يتم بتشكيل وزارة ائتلافية من عناصر يرفضها النحاس.

(٢) توقف الوزارة الجديدة الحملة ضد القوات البريطانية.

(٣) الجلوس مع البريطانيين لمناقشة مقترحات الدول الأربع (الخاصة بقيادة الشرق الأوسط) ومحاولة الوصول إلى اتفاق على الجوانب المتعلقة بمستقبل القوات والمنشآت البريطانية والدفاع عن مصر على الأقل.

«وفى مقابل ذلك، فإنه يمكن أن نوافق على الإعلان فى تاريخ محدد ـ شهر بعد تشكيل الوزارة الجديدة ـ بأننا سنسحب قواتنا، بشرط أن يكون الموقف قد استقر فى منطقة القناة والعمالة قد عادت. وسيكون الانسحاب متدرجا، وسيتوقف مداه وسرعة المراحل الأخيرة فيه على تقدم مباحثاتنا مع الحكومة المصرية» (٣).

إلا أنه يبدو أن الملك كان متردداً حتى منتصف يناير فى تنفيذ مايطلبه وزير الخارجية

---

(١) نفس المرجع، ص ٣٧٩، انظر:

F.O. 371 / 90146,Stevenson to F.O., secret tel., No. 1022, 14.11.1951,

(٢) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٨٢، انظر:

F.O. 371 / 90150, Eden to Stevnson, secret tel. No. 1687, 16.12.1951.

(٣) Idem.

البريطانية بالنسبة لتغيير الوزارة فى ذلك الوقت. حيث كان يرى أن الإقالة الفورية لوزارة الوفد قد تؤدى إلى نتائج أكثر خطورة من بقائها فى الحكم، فضلا عن أن وزير الخارجية البريطانية لم يقدم له حتى ذلك الوقت شيء حول السودان يشجعه على إقالة الوزارة (١).

ومن، ثم، بدأ صانعو السياسة الخارجية البريطانية يتشككون فى قدرة الملك على تغيير الوزارة المصرية دون دفعة بريطانية مساعدة كمنحة لقب ملك مصر والسودان، أو وقوع بعض الحوادث فى منطقة القناة كمعركة كبرى مع الفدائيين، أو فرض مزيد من إجراءات السيطرة القاسية فى منطقة القناة (٢).

ويبدو أن الأمر قد استقر بين وزارتى الخارجية والدفاع البريطانيتين على تنفيذ التوصية الأخيرة، لوضع الحكومة المصرية فى مأزق، أما قبول المهانة والظهور بشكل ضعيف متخاذل، أو القبول بالمواجهة مع القوات البريطانية، وهو مالن يكون فى صالحها بطبيعة الحال.

ومن ثم، بدأ الجنرال «أرسكين» فى تنفيذ الإجراءات المطلوبة فى التاسع عشر من يناير، والتى تمثلت فى احتلال القوات البريطانية لجزء كبير من مدينة الإسماعيلية وتمشيط الدبابات للحى العربى، وطرد الكثير من الشيوخ والأطفال والنساء من منازلهم واعتقال نحو ستين شاباً، كما تم احتلال دار المحكمة والنيابة والمبانى القريبة منها(٣). وفى يومى ٢١ و ٢٢ يناير تم اعتقال مئات الأفراد من أهالى المدينة ونبش القبور بحثا عن الأسلحة (٤).

وكما توقعت السلطات البريطانية، فقد تلقى القائد العام للقوات البرية البريطانية فى مصر رسالتين من الحكومة المصرية تحذر فيهما، بأنه إذا لم توقف العمليات التى تقوم بها القوات البريطانية فى الإسماعيلية فإنه سيتم اتخاذ تدابير قسرية ضد هذه القوات (٥). وقد فهمت القيادة البريطانية من الرسالتين السابقتين «أن السلطات المصرية تعتزم إصدار أوامرها إلى

(١) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٨٦.

(٢) نفس المرجع، ص ٣٨٦ - ٣٨٧، انظر:

F.O. 371 / 96919, Minute by Allen, 15.1.1952.

(٣) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٥٠١.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

(٥) هيكل، ملفات السويس، من القيادة العامة للقوات البرية بالشرق الأوسط إلى وزارة الدفاع (لندن)، برقية سرية عاجلة رقم IZ ١٦٥١، ٢٣ يناير ١٥٣، ص ٧٢٦.

الشرطة المدنية فى الإسماعيلية للتدخل ضدنا أو أن القوات المسلحة المصرية قد تتخذ إجراءات عدائية»[1]. وقدر السفير البريطانى فى القاهرة، أنه ربما تفكر الحكومة المصرية فى القيام بأعمال انتقامية ضد المدنيين البريطانيين بالقاهرة [2].

ورغم تقدير القيادة البريطانية أن استخدام الحكومة المصرية لسلاحها الجوى فى أعمال انتقامية ضد القوات البريطانية ـ دون أن تتلقى تلك القوات إنذاراً سابقاً ـ أمر بعيد الاحتمال، فإنها رأت أن تحتاط للأمر بحصولها مسبقا على موافقة الحكومة البريطانية على الرد الانتقامى الفورى «بمهاجمة الطائرات المصرية فى قواعدها» [3].

وبعد أن اطمأنت السلطات البريطانية فى مصر إلى عدم تدخل الجيش المصرى ـ بعد لقاء حيدر بالملحق العسكرى البريطانى فى الثالث والعشرين من يناير وعدم إشارته لما كان يجرى فى الإسماعيلية ـ ثم حصول القيادة البريطانية على التصديق المطلوب للرد الانتقامى ضد القوة الجوية المصرية وإتمام استعداداتها للعمل[4]، فلم يبق أمامها سوى استكمال مخططها لإسقاط وزارة الوفد بتوجيه ضربة إلى الشرطة المدنية فى الإسماعيلية، والتى تمثل القوة الوحيدة المتبقية فى يد الحكومة المصرية، ورمز هيبتها فى تلك المدينة.

وفى الخامس والعشرين من يناير، بدأت السلطات البريطانية فى تنفيذ عملية الدفع لإسقاط وزارة الوفد بعد التمهيد الإعلامى لتلك العملية، وحشد قوة ضخمة من الجنود البريطانيين المدعمين بالدبابات لتنفيذها، بإجبار شرطة الإسماعيلية على تسليم سلاحها ومغادرة المدينة، أو قتال القوات البريطانية دفاعا عن نفسها.

وعلى أثر الاتصالات التى تمت بين قيادة الشرطة المحاصرة مع فؤاد سراج الدين، وزير الداخلية فى القاهرة، فقد صمم الجميع على رفض المطالب البريطانية ومقاومة العدوان الذى تهدد به القيادة البريطانية[5]. وهكذا بدأت معركة الشرطة فى الإسماعيلية، والتى قاتل فيها

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٨٧.

(٥) حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ص ٣١٨ – ٣١٩.

رجالها معركة غير متكافئة - ليس فقط دفاعا عن شرفهم وإنما أيضا عن شرف مصر - حتى نفذت ذخيرتهم. وراح ضحية هذه المعركة أربعة وستون شهيدا واثنان وسبعون جريحا من رجال الشرطة المصريين فى مقابل أربعة من القتلى واثنى عشر جريحا من العسكريين البريطانيين(١).

وأدت هذه المجزرة إلى اندلاع مظاهرات الشرطة فى صباح اليوم التالى بالقاهرة، حيث انضم إليها آلاف من الطلبة وفئات الشعب المختلفة. وأدت تلك المظاهرات إلى حريق منطقة وسط المدينة على نحو ماهو معروف، وهو الأمر الذى أدى إلى نزول الجيش - بناءً على طلب وزير الداخلية - للسيطرة على الموقف (٢).

وبعد أن اطمأن الملك إلى سيطرة الجيش على الموقف فى القاهرة، وقيام الحكومة بإعلان الأحكام العرفية فى البلاد، فإنه وجد أن الظروف قد أصبحت مهيئة للإطاحة بوزارة الوفد دون أن يتهم بالتآمر مع السلطات البريطانية لإسقاطها. وفى الوقت الذى رأى فيه وزير الخارجية البريطانية أن «الوفد كان حتى ذلك التاريخ مسيطرا تمام السيطرة» (٣)، فإن الحريق أعطى الملك الذريعة لإقالة وزارة الوفد الأخيرة بحجة أن جهد الوزارة «قد قصر عن حفظ الأمن والنظام»(٤).

وهكذا نرى أن سياسة وزارة الوفد طوال سنتى حكمها، كانت تتعارض مع المخططات الغربية فى المنطقة، فرغم تسليمها بمبدأ التحالف مع الغرب للدفاع عن مصر والدول العربية المجاورة لها، وعودة القوات البريطانية وقت الحرب للدفاع عن هذه البلاد، فقد كانت مُصرة على جلاء تلك القوات وقت السلم. وفى الوقت الذى كانت بريطانيا تحاول فيه استغلال الحكم الذاتى فى السودان لاستمرار بقائها فيه وفصله عن مصر، كانت الحكومة المصرية تتشبث بوحدة قطرى وادى النيل. ولم يخدع الحكومة المصرية المقترحات المختلفة التى قُدمت إليها، فقد كانت فى جوهرها تُرسخ بقاء القوات الأجنبية فى مصر.

---

(١) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٨٨.

(٢) حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ص ٣١٩ - ٣٢٠، ٣٢٤.

(٣) إيدن، انتونى، مذكرات إيدن، قسم ١ (بيروت :مكتبة دار الحياة، ١٩٦٠) ص ٣٣٣.

(٤) فؤاد كرم، المرجع المشار إليه، ص ٤٩٧.

وإزاء إصرار وزارة الوفد على سياستها اتجهت الحكومتان البريطانية والأمريكية إلى استخدام الحظر على شحنات الأسلحة للضغط على الحكومة المصرية لتغير من سياستها وتحد من تشددها، وزادت من ضغطها خلال السنة الثانية من حكم وزارة الوفد، خاصة بعد إلغاء المعاهدة. ومن ثم، وقفت هذه السياسة - رغم توجهاتها الوطنية وتعبيرها عن آمال الشعب المصرى - حجر عثرة فى طريق جهود وزارة الوفد لتطوير القوات المسلحة المصرية واستكمال جهود وزارتى حسين سرى الأخيرتين فى هذا الشأن.

فخلال الشهور الأولى من حكم وزارة الوفد، بدأت وزارة الحربية فى استكمال الجهود السابقة - التى جرت فى ظل المباحثات العسكرية - لتطوير ودعم القوات المسلحة المصرية. وبالنسبة للقوة الجوية، فقد تقدمت وزارة الحربية بعدة أوامر شراء للعديد من طائرات التدريب من بريطانيا والولايات المتحدة، شملت صفقتين من طائرات «الهارفارد» و «الباليول Balliol» للتدريب المتقدم وأربعاً وثلاثين طائرة «تشيبمنك» للتدريب الابتدائى[(١)]، كما طلبت شراء ثمانى طائرات «فيورى» لاستكمال سرب المقاتلات القاذفة الذى شُكل من هذا الطراز، وست طائرات «لانكستر Lancaster» لتشكيل سرب قاذفات جديد، فضلاً عن ست طائرات «سبيتفير» مزدوجة لأغراض التدريب وعشرين طائرة سبيفير طراز ١٨ » لتشكيل سرب مقاتل قاذف جديد[(٢)].

وباستثناء طائرات «الهارفارد» التى تم شراؤها من الولايات المتحدة قبل تدهور العلاقات مع حكومة الوفد، فإن الحكومة البريطانية لم توافق على أى من أوامر الشراء الأخرى التى قُدمت فى عهد وزارة الوفد، كما تم إيقاف أية طائرات أو أسلحة كان يجرى تسليمها من تعاقدات الوزارة السابقة[(٣)].

ولم تكتف الحكومة البريطانية بالحظر البريطانى والأمريكى الذى تم فرضه منذ صيف ١٩٥٠، بل إنها طاردت الجهود المصرية لتدبير احتياجات قواتها المسلحة من الدول الأوروبية، بالضغط على هذه الدول لمنع أو إلغاء أية تعاقدات مع هذه الدول. ولعل ماحدث مع الحكومة السويسرية - رغم حيادها الدولى المعروف - خير مثال على ذلك.

---

(١) F.O. 371 / 96968, JE 1192, 64, Orchard to Hosie, secret letter, No, 8/1 (attached schedule), 13.5.1952, pp. 1 - 2.

(٢) Idem.

(٣) Idem.

ففى جولتها الأوروبية، قامت اللجنة المصرية سالفة الذكر بالتعاقد على شراء بعض الأسلحة والمعدات من المصانع السويسرية، كان يخص السلاح الجوى منها ١٥١٢٠ صاروخ «أورليكون» جو / أرض عيار ٨ سم، و ١٦٠٠ صاروخ من نفس الطراز عيار ٥ سم، فضلا عن مائتين وثمانين قاذفا لهذه الصواريخ [١]. إلا أن الحكومة السويسرية ـ تحت ضغط الحكومة البريطانية بعد إلغاء المعاهدة ـ قامت بحظر تصدير الأسلحة المتعاقد عليها[٢]. الأمر الذى استدعى إجراء ضغط مصرى مضاد على الحكومة السويسرية يتهدد مصالحها المالية.

حيث قام وزير الحربية (رئيس اللجنة) والسفير المصرى فى برن بمقابلة وزير الخارجية السويسرية وإفهامه «أنه مالم يرفع هذا الحظر، فإن ذلك سيرتب عليه إيقاف الاتفاق التجارى بين البلدين وسحب رصيد مصر من الفرنكات السويسرية البالغ ٢٤ مليونا من الفرنكات، لاستخدامها فى شراء المعدات التى نحتاجها من البلاد الأخرى، هذا فضلا عن إلغاء العقود المبرمة فعلا مع الشركات السويسرية وعدم الارتباط على الأسلحة الجديدة التى نحن بسبيل التعاقد عليها، مما يسبب خسارة كبيرة للشركات السويسرية، فضلا عن أن هذا الحظر سيكون سببا فى سوء العلاقات الودية بين البلدين» [٣].

وإزاء هذا التحذير للحكومة السويسرية، فإنها «راجعت موقفها وسمحت بتشغيل وتصدير الأسلحة والمعدات التى تم التعاقد عليها مع الشركات السويسرية» [٤].

وإذا كان تقرير وزير الحربية المصرى عن جهود لجنته فى خريف ١٩٥١ ـ الذى سبقت الإشارة إليها ـ يكشف النقاب عن المعوقات السياسية لجهود التسليح المصرية آنذاك، فإن تقرير الملحق الجوى البريطانى فى مصر عن عام ١٩٥١ يكشف أثر الضغوط التى تعرضت لها وزارة الوفد منذ صيف ١٩٥٠ على خطة تطوير القوة الجوية المصرية. والأضرار التى لحقت بتلك القوة نتيجة لمحصلة السياستين المصرية والبريطانية فى ذلك الوقت.

فتحت عنوان أثر الموقف السياسى على السلاح الجوى (المصرى)، يوضح الملحق الجوى البريطانى أثر الحظر الذى فرضته الحكومة البريطانية على شحنات الأسلحة بقوله:

(١) وزارة الدفاع (مكتب المشير)، حافظة رقم ٢٣، ملف ١٤٧، ملخص أعمال اللجنة وما حققته من أعمال، ص ٣.

(٢) نفس المرجع، المسودة المعدلة لتقرير رئيس اللجنة، ص ٥.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

«فى بداية فترة التقرير (الشهور الأولى لعام ١٩٥١) كان إمداد السلاح الجوى الملكى المصرى بالمعدات البريطانية قد توقف فعلا إلى حد كبير نتيجة للتوتر السياسى من ناحية، وصعوبة توفير المعدات المصرية ـ التى كانت مطلوبة فى بريطانيا أو لدول منظمة شمال الأطلنطى ـ من ناحية أخرى.

«وكان هناك حظر غير رسمى على إمداد مصر بالطائرات النفاثة وأختصرت أوامر الشراء المصرية الخاصة بتسع وثلاثين (طائرة) «متيور» وست وستين (طائرة) «ڤامپير» إلى اثنتى عشرة وسبع وعشرين (طائرة) على الرتيب. ومن ثَمَّ، كان السلاح الجوى الملكى المصرى قادراً فقط على تشكيل سرب واحد من طائرات المتيور، كما أنهم ـ بسبب نقص الطيارين ـ شكلوا سرباً واحداً من طراز «ڤامپير»، والذى توفر له رصيد طيب من الطائرات الاحتياطية.

«كما كانت بريطانيا قادرة فقط على تزويد مصر باثنتى عشرة طائرة «فيورى» وثلاثين تشيبمنك طبقا لأمر الشراء الأصلى، وعلقت أمر الشراء الخاص بأربع وثلاثين «تشيبمنك» أخرى، كما رفضت أمر شراء خاص بثمانى (طائرات) «فيورى» إضافية. ومن ثم، كانت أى خسارة أو إصابة فى طائرات سربى «المتيور» و«الفيورى» مخصومة من قوتها (الأصلية)، كما تأثر التدريب الابتدائى إلى حد كبير.

«وبمضى العام، توقفت الإمدادات تدريجياً بكافة المعدات البريطانية من كل الأنواع. وبنهاية العام لم يعد السلاح الجوى الملكى المصرى يتسلم أية معدات من المصادر البريطانية مباشرة»(١).

ولما كانت الحكومة المصرية قد قررت ـ بعد تصاعد عمليات القمع البريطانية فى منطقة القناة ـ الاستغناء عن الموظفين البريطانيين العاملين فى الحكومة أو مشروعاتها، فقد خسرت كلية الطيران جهود تسعة مدرسين بريطانيين، هذا فضلا عن خسارة خمسة مهندسين كان

(١) F.O.361/ 96993, 1225, Annual Report No. 2 by Air Commodore A.P.Campbell 11, 24.1.1952, op. cit., p.2.

قد تم التعاقد معهم للإشراف على إقامة مصنع طائرات «الفامبير» فى حلوان[1]. كما أدى انسحاب مهندسى شركة «دى هافيلاند» و «رولزرويس» ـ الذين كانوا قائمين بالإشراف على صيانة الطائرات النفاثة ـ إلى انخفاض صلاحية هذه الطائرات [2].

ويقدم تقرير الملحق الجوى سالف الذكر صورة كئيبة للحالة المتدنية التى وصل إليها السلاح الجوى، نتيجة لتطورات الموقف السياسى بين البلدين حتى ذلك التاريخ.

فبالنسبة للمقاتلات، التى كانت ـ طبقا لتقدير الملحق الجوى ـ أفضل وحدات القوة الجوية المصرية، فإنها كانت «فقيرة بالنسبة لمستويات القوات الجوية الملكية (البريطانية). فسربا «الفيورى» و «المتيور» حصلا على بعض تدريب القوات الجوية الملكية. إلا أنهما لم يصلا إلى مستوى الدرجة الأولى تحت أى ظرف من الظروف،.. أما سرب «الفامبير» فقد أتم نصف تدريبه (بواسطة المصريين فقط)، كما لم يستكمل السرب المجهز بطائرات سبيتفير كل طياريه المدربين على الطراز. وليس هناك نظام للسيطرة وتوجيه المقاتلات، أو حتى الإنذار المبكر إذا استبعدنا محطة الردار غير المؤكدة بشكل ما فى محطة العريش المتقدمة والتى تواجه إسرائيل[3].

أما سربا القاذفات، فيشير نفس التقرير إلى أنهما أصبحا «يجدان صعوبة بالغة فى بقائهما كقوة قاذفة. فقد أصبح سرب «الهاليفاكس» فعلا وحدة تحويل لطائرات «اللانكستر». والأخير (سرب اللانكستر) لا يعتبر ـ بأى شكل يمكن تصوره ـ لائقاً للعمليات. فهو يفتقر إلى العدد الكافى من الملاحين، كما يفتقر تماما إلى المدفعيين الجويين، فضلا عن افتقاره إلى المعدات الخاصة بالقاذفات. لقد أجرت الأطقم تدريبا محدودا على قذف القنابل (والذى لا تُعرف نتائجه) إلا أنه لم يجر قذف حقيقى للقنابل أو تدريب على الرماية أو الدفاع ضد المقاتلات. ولقد أجروا تدريبا محدودا على الطيران الليلى.... إن مخزون القنابل زنة ٢٥٠ رطل معروف أنه جيد، إلا أن هناك عجزاً فى أجهزة التنشين طراز ١٤ وكذا فى حمالات القنابل، ويبدو أن هناك صعوبة فى صيانة أجهزة التنشين» [4].

(١) Ibid., p.3.

(٢) Ibid., pp. 3,5.

(٣) Ibid., p. 4.

(٤) Idem.

وبالنسبة لأسراب النقل والمواصلات، فقد كانت أفضل حالا من القاذفات، كما تيسرللسرب الملكى طيارون جيدون بطبيعة الحال[1].

وعن حالة الصيانة، يشير تقرير الملحق الجوى البريطانى إلى انخفاض نسبة صلاحية الطائرات وعدد ساعات الطيران المتاحة للتدريب [2]. وبالنسبة للطائرات النفاثة التى تم وصولها قبل سريان الحظر، فإنها على وشك الانهيار نتيجة لانسحاب المهندسين البريطانيين وقَطْع الإمداد بقطع الغيار الخاصة بهذه الطائرات [3].

كما كانت المشكلة الكبيرة التى تواجه الصيانة هى «عدم توفر الامكانات اللازمة للعمرات الكبرى.. وأنه يبدو مؤكداً أن على المصريين البدء فى وضع طائرات القتال على الرف خلال عام ١٩٥٢، أو استمرار الطيران بها بعد انتهاء الوقت المحدد لصلاحيتها، أو محاولة إجراء عمرات بمعرفتهم بعد انتهاء الوقت المحدد لصلاحيتها، أو محاولة إجراء عمرات بمعرفتهم دون توفر الاحتياجات والمهارات اللازمة» [4].

وكان طبيعيا أن تنعكس الحالة الفنية للطائرات على مستوى التدريب، حيث يشير تقرير الملحق الجوى البريطانى إلى أنه كان متواضعا، خاصة فى الكلية الجوية بعد الاستغناء عن المدرسين البريطانيين[5]. فبدء الدراسة كان غير منتظم وأعداد الطلبة الموجودة أقل من التقديرات المخططة، كما «كان هناك صعوبة فى بدء الدورة الأخيرة»[6]. أما التدريب القتالى ودورات التحويل فلم تجد الدعم (الفنى) اللازم لها[7].

وبالنسبة للقوة القتالية يشير التقرير سالف الذكر إلى أنها كانت تتكون من مائة وخمس وثلاثين طائرة، كان الصالح للعمليات منها لا يزيد عن ثلاث وتسعين طائرة[8] وقد شكلت هذه القوة فى عشرة أسراب كما يوضحها الجدول التالى:

(١) Idem.

(٢) Ibid., p. 5.

(٣) Idem.

(٤) Idem.

(٥) Ibid., p.4.

(٦) Idem.

(٧) Idem.

(٨) لاتشمل هذه القوة طائرات أسراب التدريب بكلية الطيران (١١٤ طائرة كان الصالح منها ٤١ طائرة فقط)، وسرب النقل الملكى (١١ طائرة)، والسرب الصحى لرش المبيدات (٦ طائرات).

جدول رقم (١٤)

تشكيل القوة الجوية المصرية فى نهاية عام ١٩٥١ [(١)]

الدور	عدد الأسراب	طراز المقاتلات	إجمالى القوة	العدد الصالح للعمليات	نسبة الصلاحية
مقاتلات الاستطلاع	١	فيورى	١٢	٩	٧٥٪
المقاتلات:					
	١	متيور٤ .٧	١١	١٠	
	١	ڤامبير ٥	٢٥	٢٠	
إجمالى المقاتلات	٢		٣٦	٣٠	٨٣٪
المقاتلات القاذفة	١	سبيتفير ٢٢	١٩	١٠	٥٣٪
القاذفات:					
	١	هاليفاكس	٨	٤	
	١	لانكستر	٩	٥	
إجمالى القاذفات	٢		١٧	٩	٥٣٪
النقل:					
	١	داكوتا	١٢	١٠	
	١	كوماندو	١٦	١٠	
إجمالى النقل	٢		٢٨	٢٠	٧١٪
المواصلات	١	بونانزا، دف، أنسون	١١	١٠	٩١٪
تدريب ملاحى	١	داكوتا، بيتشكرافت سى أوتر	١٢	٥	٤٢٪
الإجمالى	١٠		١٣٥	٩٣	٦٩٪

(١) F.O. 371 / 96993, Order of Battle - Royal Eyptian Air Force, Appendix A to Air Attaché (Cairo) Annual Report No.2, lic. cit.

وبالنسبة للمطارات، فقد كان متوفراً للسلاح الجوى ستة منها (ألماظة ـ حلوان ـ غرب القاهرة ـ بلبيس ـ الدخيلة ـ العريش)، بالإضافة إلى أراضى الهبوط الثلاثة فى سيناء، كما كان السلاح الجوى يسعى للحصول على مطار آخر فى منطقة القناة (كنسق ثان لمطار العريش)(١). وبالرغم من هذا العدد الملائم نسبيا من المطارات حينئذ، إلا أنها كانت ـ (باستثناء مطار ألماظة والدخيلة بدرجة أقل ـ فقيرة فى المبانى والاتصالات واللاسلكى والإنارة. وكانت النتيجة هى الميل إلى التكديس فى مطار ألماظة الذى يعمل فى نفس الوقت كمطار مدنى(٢).

ولم يكن موقف القيادة فى السلاح الجوى بأفضل حالاً من حالته الفنية ومستوى تدريبه. فعلى حد قول الملحق الجوى البريطانى، كان ذلك السلاح يعانى عجزاً فى القيادة «فحيدر (القائد العام) لا يعرف شيئا فى شئون السلاح الجوى. ومدير السلاح الجوى الملكى المصرى رجل عسكرى (من الجيش) هو اللواء شعراوى، والذى يتميز بقدر من التفهم إلا أنه جاهل تماما بشئون القوة الجوية. ومن ثم، فإننا لا نجد أى معرفة أو خبرة بعمل القوة الجوية حتى نصل إلى نائب المدير العام للسلاح الجوى، وهو قائد الأسطول الجوى الميقاتى والذى يحمل نفس رتبة قائده...» (٣).

ونتيجة لكل ماسبق، خلص الملحق الجوى البريطانى إلى اعتقاده بأن «السلاح الجوى الملكى المصرى ليس بقوة جوية ذات كفاءة، فضلا عن أنه ينحدر الآن، كما أنه لا يشكل تهديداً خطيراً، ولا يمثل حاليا أية طاقة مفيدة فى أية قوة يمكن تكوينها للدفاع عن الشرق الأوسط إذا ماحلَّ الموقف السياسى المعقد، ولكن يمكن أن يكون للسلاح الجوى الملكى المصرى قيمته ـ فالقوة الجوية المصرية المفيدة ليس أمراً مستحيلا ـ ولكن بعد فترة من التدريب على نمط القوات الجوية الملكية (البريطانية)، مع الإمداد البريطانى (بالاحتياجات المطلوبة)، فضلا عن قدر معقول من إجراءات السيطرة البريطانية» (٤).

---

(١) Ibid., p.5.

كان السلاح الجوى يسعى منذ عام ١٩٤٩ إلى تنازل القوات الجوية البريطانية له عن مطار القردان، الذى سُمح له باستخدامه خلال الأيام الأخيرة للحرب، إلا أن مساعيه قد باءت بالفشل آنذاك.

(٢) Idem.

(٣) Ibid., p. 6.

(٤) Idem.

وبالرغم من الصورة الكئيبة السابقة التى قدمها الملحق الجوى البريطانى عن حالة السلاح الجوى الملكى المصرى فى عام ١٩٥١ - نتيجة للحظر البريطانى والأمريكى على تصدير الأسلحة والمعدات العسكرية لمصر - فإنه يمكن القول، إن القوة القتالية للسلاح الجوى المصرى قد طرأ عليها تحسن ملحوظ بالنسبة لما كانت عليه فى الشهور الأولى لعام ١٩٤٩. فرغم نقص عدد طائرات الخط الأول والثانى بمقدار أربع عشرة طائرة عما كانت عليه فى ذلك التاريخ، إلا أنه دخل على تلك القوة ـ بعد الاستغناء عن الطائرات القديمة ـ اثنتان وثمانون طائـرة مـــن طـرازات أكثر حـداثة،، منهـا ســت وأربعــون طائـرة من طـرازات «فيــورى» و «سبيتفير٢٢» و «هاليفاكس» و«لانكستر» فضلاً عن ست وثلاثين طائرة مقاتلة نفاثة من طرازى «متيور» و «ڤامبير».

وبالرغم من انخفاض معدلات صلاحية، الطائرات وخاصة بالنسبة للمقاتلات القاذفة والقاذفات وطائرات التدريب عن المعدلات الجيدة (٨٥ - ٩٠٪) ـ بسبب النقص الكبير فى قطع الغيار والمعدات اللازمة لتنفيذ المهام، إلا أنه يمكن القول أن نسبة صلاحية الطائرات قد تحسنت نسبيا مقارنة بما كانت عليه فى عام ١٩٤٩. فبينما كان عدد طائرات الخط الأول والثانى الصالحة فى أبريل ١٩٤٩ لا يزيد عن ست وستين طائرة أى بنسبة ٤٤٪، فإنها وصلت فى نهاية ١٩٥١ إلى ثلاث وتسعين طائرة أى بنسبة ٦٩٪. إلا أنه فى ظل استمرار الحظر على تصدير الأسلحة والمعدات وقطع الغيار، فقد كانت القوة الجوية المصرية مهددة بالتوقف ووضع مقاتلاتها على الرف عام ١٩٥٢، على حد قول الملحق الجوى البريطانى.

٣ - أثر سياسة وزارات الاحتضار على تطور القوة الجوية(١).

تمثل الشهور الأولى من عام ١٩٥٢ ـ والتى تلت حريق القاهرة ـ فترة الاحتضار للنظام السياسى السابق فى مصر، والذى سقط تحت معاول الضباط الأحرار فى الثالث والعشرين من يوليو. وقد تولى الحكم فى هذه الشهور القليلة أربع وزارات تشكلت فى جملتها من المستقلين والفنيين وبعض رجال الملك.

وقد تشكلت الوزارة الأولى برئاسة على ماهر فى السابع والعشرين من يناير، إلا أنها لم تُعمِّر سوى خمسة أسابيع، تلتها وزارة أحمد نجيب الهلالى الأولى فى الأول من مارس حتى

(١) وصف حسن يوسف الوزارات الأربعة الأخيرة فى النظام السياسى السابق بوزارات الإنقاذ، بينما وصفها الدكتور يونان لبيب رزق بوزارات الاحتضار. والوصف الأخير ــ فى الحقيقة ـ هو الأكثر دقة فتلك الوزارات لم تنقذ ذلك النظام من مصيره المحتوم وإنما شهدت ـ إن لم تكن شاركت ـ فى احتضاره.

الثانى من يوليو، وبذا كانت أطول وزارات تلك الفترة عمراً. وخلفتها فى الثانى من يوليو وزارة حسين سرى الخامسة، التى لم تُعمّر أكثر من ثلاثة أسابيع. وكانت آخر هذه الوزارات وأقصرها عمراً، هى وزارة أحمد نجيب الهلالى الثانية، التى شُكلت فى الثانى والعشرين من يوليو، وعاصرت بدء سقوط النظام السابق بعد أقل من أربع وعشرين ساعة من تشكيلها.

وخلال حكم هذه الوزارات الأربعة، كانت هناك قضيتان مطروحتان على الساحة السياسية فى مصر، الأولى هى قضية التحرر من الوجود البريطانى والثانية قضية الفساد السياسى(١). وكانت القضية الأولى امتداداً لما فجرته وزارة الوفد فى القضية الوطنية خلال سنتى حكمها الأخيرتين. أما القضية الثانية فقد فجرها معارضو الوفد فى السراى والأحزاب الأخرى، فضلا عن المنشقين عن الوفد للنَّيلْ منه. وكان لكل من تلك الوزارات الأربعة توجهاتها الخاصة نحو كل من هاتين القضيتين وأسبقيتهما حسبما تمليه دوافع كل منهما ومنطلقاتها السياسية.

وبالنسبة لوزارة ماهر ـ التى كانت لا تستند إلى قاعدة شعبية أو أغلبية برلمانية ـ فإنها أعطت الأسبقية لقضية التحرر الوطنى على حساب محاربة الفساد السياسى، الذى كان سينكأ الجراح ويفتت الصفوف التى كان على ماهر يسعى إلى توحيدها تحت قيادته، لتقوية موقفه قبل الانجليز من ناحية وضد أى معارضة داخلية لسياسته من ناحية أخرى. فقد كان رئيس الوزراء الجديد من الساسة الذين يؤمنون بالمناورة السياسية والحلول السلمية فى معالجة القضية الوطنية بعيدا عن الكفاح المسلح، كما كان يرى أن باب التسوية السياسية لم يوصد نهائيا (٢).

وكان ذلك يعنى بطبيعة الحال إيقاف الكفاح المسلح واتباع سياسةالتهدئة والمهادنة توطئة لاستئناف المباحثات مع الجانب البريطانى، وهو الأمر الذى كان سيلقى معارضة قوية من المنظمات التى تتبنى سياسة الكفاح المسلح.

ومن ثم، حاول على ماهر تشكيل جبهة قومية من الأحزاب المختلفة، مع استبقاء البرلمان

(١) د. يونان لبيب رزق، تاريخ الوزارات المصرية (القاهرة: مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، ١٩٧٥)، ص ٥١٥ - ٥١٦.

(٢) هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٨٣. - البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٥٥٣.

القائم والذى يتوفر للوفد فيه أغلبية مطلقة. كما حاول التقارب مع الوفد بزيارته للنحاس فى أولى أيام حكمه وإعلانه فى البرلمان أن سياسته هى استمرار لسياسة سلفه العظيم(١)، مما جعل برلمان الوفد يوليه ثقته.

وكانت هذه السياسة كفيلة ـ دون شك ـ بتقوية مركز على ماهر الذى يفتقر إلى مساندة حزبية أو برلمانية، إلا أن الملك أفسد عليه محاولته تشكيل جبهة قومية باشتراطه أن تكون مشاركة الأحزاب فى الوزارة فى شكل أفراد معينين لا ممثلين لأحزابهم (٢)، وهو الأمر الذى رفضته الأحزاب المصرية بطبيعة الحال، إلا أن على ماهر نجح فى الشق الثانى من سياسته فيما يتعلق بالتقارب من الوفد.

ومضت الوزارة فى سياستها لتهدئة الموقف الداخلى ومهادنة الإنجليز لتوفير المناخ الملائم لاستئناف المباحثات فأوقفت الكفاح المسلح فى منطقة القناة(٣)، وعاد كثير من العمال إلى المعسكرات البريطانية، كما عادت أعمال التموين لتلك المعسكرات، فضلا عن استئناف عمليات الشحن والتفريغ فى موانى القناة(٤). وأوقفت الوزارة التشريعات التى وضعتها وزارة الوفد لإباحة حمل السلاح وتجريم التعاون مع البريطانيين(٥).

وبينما كان على ماهر يقوم بتحقيق أهم ما اشترطته السلطات البريطانية لاستئناف المفاوضات، وهو إعادة الهدوء الى منطقة القناة ومحو الآثار الناتجة عن إلغاء المعاهدة، كانت الحكومة البريطانية تفوض سفيرها فى القاهرة لبدء المفاوضات مع الحكومة المصرية طبقا للأسس الواردة فى مقترحات الدول الأربع والتى سبق تقديمها إلى حكومة الوفد. كما أعرب إيدن فى مجلس العموم عن استعداد حكومته لبدء المفاوضات على الأسس السابقة (٦).

---

(١) البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٥٦١. - كان هذا الموقف المعلن من على ماهر يتعارض تماما مع ماسبق أن أشترطه فى ١٧ ديسمبر على الإنجليز لتولى الوزارة، وهو عودة الدكتور محمد صلاح الدين من لقائه مع إيدن فى اجتماعات الأمم المتحدة خالى الوفاض، مما يثبت فشل سياسة الوفد الخارجية، واتخاذ السلطات البريطانية إجراءاً صارما ضد الفدائيين بتشكيل فرق لمطاردتهم وإبادتهم لإثبات أن سياسة العمل الفدائى، قد فشلت أيضا. - هدى عبد الناصر، المرجع المشار إليه، ص ٣٢٨.

(٢) د. محمد حسين هيكل، مذكرات فى السياسة المصرية، ج ٢، ص ٣١٢.

(٣) حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٢.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان. - إيدن، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٣.

(٥) حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ٣٣٢.

(٦) د. لطيفة محمد سالم، فاروق وسقوط الملكية فى مصر (ط ١: القاهرة، مكتبة مدبولى، ١٩٨٩)، ص ٤٦٤.

إلا أن المبادىء التى أعلنها على ماهر لبدء المفاوضات كانت شيئا آخر. فقد تلخصت تلك المبادىء فى تحقيق المطالب المصرية كاملة دون تجزئتها، وهى الجلاء ووحدة وادى النيل، وأن يكون اشتراك مصر فى منظمة الدفاع عن الشرق الأوسط فى نطاق ميثاق الضمان الجماعى العربى وميثاق الأمم المتحدة، وتشترك فيه الدول العربية تحت قيادة مصرية باعتبار أن مصر هى صاحبة القاعدة الى ستكون مركز الخطط للدفاع عن الشرق الأوسط(1).

وإزاء اختلاف منطلقات الجانبين، حاول السفير البريطانى المماطلة فى بدء المفاوضات، وطالب على ماهر بمساءلة وزيرى الداخلية والشئون الاجماعية فى وزارة الوفد عن أحداث السادس والعشرين من يناير قبل بدء لقائهما للتفاوض. إلا أن على ماهر أصر على الدخول فى المفاوضات التى تَحدّد لبدئها الأول من مارس(2). ولكن الملك ـ الذى كان غير راض عن سياسة الوزارة فى التقارب مع الوفد ـ كلّف رئيس ديوانه بإخطار السفير البريطانى أن وزارة على ماهر لم يبق لها حظ من البقاء، فما كان من السفير إلا أن اعتذر عن اللقاء(3).

واضطر على ماهر إلى تقديم استقالته، على أثر الأزمة التى أثارها مرتضى المراغى وزكى عبد المتعال ـ رجلا الملك فى الوزارة ـ حول مرسوم حل مجلس النواب الذى وقعه الملك ولم يعلنه على ماهر(4). وهكذا سقطت وزارة على ماهر قبل أن تخطو أولى خطواتها نحو حل القضية الوطنية.

وجاء سقوط الوزارة متمشيا مع السياسة البريطانية، فقد رأى أنتوى إيدن أن الملك كان حكيما فى تغيير الوزارة لمهادنة على ماهر للوفد وعدم محاكمة المسئولين عن الفساد(5). ورحّبت الحكومتان البريطانية والأمركية بتشكيل الوزارة المصرية الجديدة برئاسة أحمد نجيب الهلالى الذى رفع شعار «التطهير قبل التحرير» فقد كان برنامج الوزارة الجديدة ـ الذى يدور حول هذا الشعار ـ يروق للغرب أكثر مما يروق للمصريين(6).

(1) فانية سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص ٢١٦ - ٢١٧.

(2) حسن يوسف، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٣.

(3) نفس المرجع، نفس المكان.

(4) نفس المرجع، ص ٣٣٤.

(5) إيدن، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٤.

(6) Foreign Relations of the United States, 1952-1954, Vol, IX. The Ambassador in Egypt to the Department of State, secret tel., No. 1528, 8.3.1952, (Washington: U.S. Government Printing Office,1986), p. 1774.

وفى الوقت الذى حاول فيه الملك استغلال مضمون هذا الشعار فى ضرب الوفد والتنكيل به، كان البريطانيون والأمريكيون يشاركون الملك رغبته فى محاربة الوفد، إلا أنهم كانوا راغبين فى توسيع دائرة الحرب لتشمل حاشية الملك الفاسدة، التى تساهم فى إذكاء نار الثورة بمشوراتها المخربة، وهو ماكان البريطانيون والأمريكيون يرون أنه سيؤدى فى النهاية إلى عودة الوفد إلى الحكم أو تسليم البلاد إلى الشيوعيين(١).

وشرع الهلالى فور توليه الحكم فى تنفيذ السياسة المتفق عليها مع القصر، فأعلن تأجيل البرلمان لمدة شهر، ثم استصدر مرسوماً فى الرابع والعشرين من مارس بحلّه، وحدد الثامن عشر من مايو لإجراء الانتخابات الجديدة، وشنت حكومته حملة سياسية للتنديد بالوفد(٢).

إلا أن الهلالى رأى أنه لا يستطيع أن يتحرك بفاعلية ضد الوفد مالم يستطع أن يتحرك على التوازى بنجاح فى تحقيق الآمال الوطنية بالنسبة للجلاء والوحدة مع السودان. وكان تقدير السفير الأمريكى فى القاهرة، أن «الهلالى لابد له أن يحصل على شىء حقيقى من البريطانيين بالنسبة لاثنين (الجلاء والوحدة)، وإلا فإن أيامه كرئيس للوزراء ستكون محدودة»(٣).

وعندما بدأت الاجتماعات التمهيدية بين الجانب المصرى والبريطانى فى القاهرة، تمسك الجانب المصرى بإصدار الحكومة البريطانية لبيان ـ شبيه بالإعلان الذى أصدرته الخارجية البريطانية فى عهد إسماعيل صدقى ـ تعلن فيه اعترافها الصريح بحق مصر فى الجلاء ووحدة وادى النيل، إلا أن الجانب البريطانى أصر على أن يتضمن ذلك البيان مسألة الدفاع عن الشرق الأوسط وتنظيمها، باعتبارها مسألة لا يمكن فصلها عن القضية(٤). أما بالنسبة للسودان فقد رأت الحكومة البريطانية أن وحدة السودان مع مصر يجب أن تنبع من رغبة السودانيين أنفسهم فى إطار حق تقرير المصير(٥).

(١) Idem.

(٢) فادية ـ سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص ٢٢١. ـ البشرى، المرجع المشار إليه، ص ٥٦٠، ٥٧١ ـ ٥٧٢.

(٣) Foreign Relations of the United States, 1952 - 1954, Vol. IX, The Ambassador in Egypt to the Department of State, scret tel. No. 1525, 8.3.1952, op. cit., p. 1775.

(٤) فاديه سراج الدين، المرجع المشار إليه، ص ٢٢٥، ٢٢٨.

(٥) نفس المرجع، ص ٣٢٠.

وقد تعرضت الحكومة البريطانية طوال ربيع ١٩٥٢ وحتى قيام الثورة المصرية إلى إلحاف حليفتها الأمريكية لتقديم بعض التنازلات لتقريب وجهات النظر والوصول إلى تسوية مع مصر، حفاظاً على مصالح الغرب فى المنطقة (١).

وتحت الضغط الأمريكى، قبلت الحكومة البريطانية سحب السبعين ألف جندى الزائدين عن العشرة آلاف المحددين فى معاهدة ١٩٣٦، وأخطرت الحكومة الأمريكية بأن ذلك سيتم فى الوقت المناسب، حيث كان وزير الخارجية البريطانية يعتقد أن ذلك لن يكون كافياً لجذب اهتمام المصريين، فإنهم «بإلغاء المعاهدة وإعلانهم أنهم لن يكونوا راضين حتى يتم خروج القوات الأجنبية (من مصر) فإنه لا يتوقع قبولهم لاقتراح هذا الحل الوسط»(٢).

وأكد وزير الخارجية البريطانية لنظيره الأمريكى على ضرورة التأكد من «الاتفاق على استبقاء عدد كافٍ من الفنيين للعناية بالمعدات العسكرية المتبقية فى منطقة القناة وإنشاء منظمة الدفاع الجوى الحليفة قبل الموافقة على هذا الانسحاب الكبير للقوات»(٣).

وأوضح إيدن فى رسالته السابقة، أنه يولى اهتماماً كبيراً لإنشاء منظمة الدفاع الجوى الحليفة «ليس فقط بالنسبة للدفاع عن القناة ضد التهديد الخارجى، بل أيضا من أجل أمن الشرق الأوسط وقت السلم»(٣). وفسر إيدن ماعناه بعبارته الأخيرة، بأن الجلاء الكامل للقوات البريطانية من مصر سيترك قناة السويس وشركتها تحت رحمة المصريين، «مالم تستطع الدول الغربية أن تحقق فيما بينها ضغطا داخليا على الحكومة المصرية لتترك القناة وشركتها لحالهما. ووجود منظمة الدفاع الجوى الحليفة على الأرض المصرية سوف يساعد على تحقيق ذلك الأمر» (٤).

أما بالنسبة للسودان، فقد ظلت الحكومة البريطانية على موقفها منه، وكل ما استطاعت أن تخرج به الحكومة الأمريكية هو أن البريطانيين «سيقبلون إما وحدة مصر والسودان تحت التاج المصرى، أو أى وضع آخر للسودان، بشرط أن يكون ذلك نابعاً من ممارسة الشعب السودانى لحقه فى تقرير وضعه المستقبلى بحرية»(٥)

(١) إيدن، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٤، ٣٤٢.

(٢) Foreign Relations of the United States, 1952 - 1954, Vol. IX, The Ambassador in the United Kingdom to the Department of State, top secre tel., No 4707., 18.4.1952.p. 1791.

(٣) Idem.

(٤) Idem.

(٥) Idem.

وقد حاول السفير الأمريكى - بناءً على تعليمات حكومته - إقناع الملك بوجهة النظر البريطانية حتى يمكنه الضغط على حكومته، إلا أن الملك أكد للسفير، «أنه لا يستطيع الموافقة - تحت أى ظرف من الظروف - على مشاورات سابقة مع السودانيين قبل اعتراف بريطانيا باللقب، وأنه إذا كان له أن يبقى فى منصبه فإنه لا يستطيع الموافقة على ذلك»(١)، وليس ذلك فحسب، بل إنه «لا هذه الحكومة ولا أى حكومة أخرى تستطيع البقاء فى الحكم إذا هى وافقت على تلك الشروط»(٢). وكانت وزارة الهلالى عند حسن ظن الملك، حيث رفضت هى الأخرى الموافقة على المقترحات البريطانية السابقة(٣). وهكذا وصلت المباحثات مرّة أخرى إلى طريق مسدود.

وإزاء فشل الحكومة المصرية فى إحداث تقدم ملموس فى قضية التحرر الوطنى، وخسارتها لمعاركها الداخلية - بعد أن نظر إليها الشعب كوزارة معادية للدستور تستهدف الانتقام من الوفد أكثر مما تسعى إلى التطهير، ودفاع حاشية الملك عن نفسها بضراوة وتصويرها للملك أن سياسة التطهير ستنتهى إلى رجال القصر - اضطر الهلالى إلى تقديم استقالته بعد أن فقد مساندة كل من الشعب والملك.

وقد اختلفت المصادر المصرية والأجنبية فى تبرير استقالة الهلالى. فبينما نسبها إيدن ومرتضى المراغى إلى رشوة عبود للملك لتغيير الوزارة، نظراً لتضييق الخناق عليه بسبب الضرائب المتراكمة على شركاته(٤)، فإن الوثائق الأمريكية تُرجع تلك الاستقالة إلى تعثر المباحثات البريطانية - المصرية(٥). إلا أنه يمكن القول، إن وزارة الهلالى ما كان يمكن لها أن تستمر طويلاً فى مكانها بعد إخفاقها فى إحراز تقدم ملموس بالنسبة للقضية الوطنية والرفض الشعبى لها، فضلاً عن فقدها لمساندة الملك بعد أن اقتربت دعوتها للتطهير من حاشيته غير المسئولة.

(١) Ibid., The Ambassador in Egypt to the Department of State, secret tel., No.1965, 8.5.1952. p. 1800.

(٢) Idem.

(٣) Ibid, Memorandum by the Deputy Assistant Secretary of State for Near Eastern and African Affairs to the Secretary of State, secret, 14.5, 1952, p. 1801.

(٤) إيدن، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٨-٣٣٩. - مرتضى المراغى، «مذكرات مرتضى المراغى»، مجلة أكتوبر (العدد ٥٠١، ١ يونيو، ١٩٨٦)، ص٥٩-٦٠.

(٥) Foreign Relations of the United States, 1952-1954, Vol.IX, Memorandum by the Assistant Secretary of State for Near Eastern and African Affairs to the Secretary of State, secret, 14.7.1952. p. 1803.

وجاء تكليف حسين سرى بتشكيل وزارته الخامسة نصراً لتلك الحاشية. وقد حاول رئيس الوزراء الجديد استئناف المباحثات مع الجانب البريطاني، إلا أن الحكومة البريطانية لم تكن مستعدة لذلك بالنسبة للوزارة المصرية الجديدة التى لم تحظ بقبولها. بل إنها سعت لدى الحكومة الأمريكية لإقناع الملك «بتنصيب حكومة جديدة تكون مستعدة لقبول نوعية التسوية التى يمكن أن تقدمها الحكومة البريطانية»(١)، وأن إصراره الحالى بالنسبة لمسألة اللقب (ملك مصر والسودان) يمكن أن يؤدى إلى كارثة له ولمصر(٢). وأوضحت الحكومة البريطانية لحليفتها الأمريكية، أن «البديل الوحيد لمثل هذه التسوية هو الإبقاء على وضعها (فى مصر) مهما كان الثمن، وباستخدام القوة إذا دعت الضرورة»(٣).

ويتضح من الاتصالات البريطانية السابقة وسعيها لتدخل الحكومة الأمريكية لإقناع الملك والحكومة المصرية بوجهة نظرها، تزايد النفوذ الأمريكى لدى النظام الحاكم فى مصر فى ذلك الوقت. وهو الأمر الذى جاء نتيجة طبيعية لإلغاء المعاهدة وتصلب السياسة البريطانية تجاه آمال التحرر المصرية والوحدة مع السودان، فى الوقت الذى بدأ الاهتمام الأمريكى بمصر يأخذ طريقاً مختلفاً عن التوجهات البريطانية ومتعاطفاً مع المطالب المصرية. إلا أن ذلك الموقف الأمريكى الجديد، جاء خوفاً من انهيار الموقف فى مصر وانعكاسه على المنطقة، أكثر منه اختلافاً فى الأهداف مع السياسة البريطانية(٤).

ولما كان الملك قلقاً على مسألة اللقب، فقد ازداد قرباً من الأمريكيين، محاولاً الاستناد عليهم للضغط على البريطانيين فى هذا الشأن، فى الوقت الذى حاولت فيه الحكومة البريطانية – الواعية لتغير ميزان الثقل بالنسبة لنفوذ الدولتين فى مصر – استغلال الوضع الأمريكى الجديد فى الضغط على الملك والحكومة المصرية لقبول وجهة نظرها.

ويبدو أن الحكومة البريطانية والملك لم يكونا الوحيدين آنذاك اللذين يسعيان إلى استغلال النفوذ الأمريكى المتزايد لتحقيق أهدافهما فى ذلك الوقت. حيث تشير بعض المصادر الغربية

(١) Ibid., pp. 1830-1831.

(٢) Idem

(٣) Ibid., p. 1830.

(٤) Ibid., Memorandum by Perkins and Berry to the Secretary of State, secret, 19.5.1952, pp. 1806-1807.

والمصرية إلى اتصالات تمت بين بعض الضباط الأحرار - خلال فترة تكثيف نشاطهم وخروجهم من الظل بعد انتخابات نادى الضباط - مع بعض ممثلى المخابرات المركزية والسفارة الأمريكية فى القاهرة[1]. وكان هدف هذه الاتصالات هو «استخدام الولايات المتحدة لمساعيها الحميدة فى حالة قيام الثورة للحيلولة دون تدخل القوات البريطانية لمساندة الملك»[2].

وما أن اطمأن عبد الناصر إلى المساندة الأمريكية، حتى بدأ العد التنازلى للانقلاب، الذى تحدد موعده فى البداية يوم الخامس من أغسطس ١٩٥٢. إلا أن تطورات أحداث نادى الضباط - التى انتهت بحل مجلس إدارته وكشف أمر بعض عناصر تنظيم الضباط الأحرار - عجلت بموعد تنفيذ الانقلاب[3].

وفى الوقت الذى كان فيه أحمد نجيب الهلالى يجرى تشكيل وزارته الثانية بعد استقالة وزارة حسين سرى - نتيجة للاختلاف مع الملك حول منصب وزير الحربية[4] - كانت اللجنة التنفيذية للضباط الأحرار تضع اللمسات الأخيرة فى خطة تنفيذ الإنقلاب[5]. وبعد أقل من أربع وعشرين ساعة من إعلان تشكيل الوزارة الجديدة، كان الضباط الأحرار ينقضون للاستيلاء على السلطة وبدء أولى خطواتهم نحو هدم النظام المصرى السابق.

وهكذا نرى أن الشهور التى تلت سقوط وزارة الوفد وحتى الثالث والعشرين من يوليو، كانت تمثل فترة عدم استقرار سياسى، حيث تولى الحكم أربع وزارات فى أقل من ستة أشهر نتيجة لتصرفات الملك غير المسئولة. وباستثناء وزارة الهلالى الأولى التى عمرت حوالى أربعة أشهر، فلم يكن أمام أى من الوزارات الأخرى أية فرصة معقولة نحو المضى فى أعمال تطوير القوة الجوية المصرية. كما عاق استمرار الحظر المفروض على إمداد تلك القوة بالطائرات

---

(١) ناتنج، أنتونى، ناصر، تعريب شاكر إبراهيم سعيد (ط١، بيروت : دار مكتبة الهلال، ١٩٨٥) ص٧٢. ـ أرونسن، المرجع المشار إليه، ص ٨٦. ـ كوبلاند، مايلز، لعبة الأمم، تعريب مروان خير (ط١، بيروت: الانترناشينال سنتر، ١٩٧٠)، ص ٨٦-٨٩. ـ حمروش، المرجع المشار إليه، ص ١٨٢-١٨٣. ـ محمد جلال كشك، ثورة يوليو الأمريكية (ط١، القاهرة : المؤلف، ١٩٨٨)، فى أماكن متفرقة. ـ محسن محمد «المشى فوق الأشواك»، جريدة أخبار اليوم، ٢٩ يوليو ١٩٨٩، ص ٥.

(٢) ناتنج، المرجع المشار إليه، ص ٧٢. ـ أرونسون، المرجع المشار إليه، ص ٨٦.

(٣) ثروت عكاشة، مذكرات فى السياسة والثقافة، ـ ج ١ (القاهرة: مكتبة مدبولى، ١٩٨٧) ص ٨٦.

(٤) لبيب، المرجع المشار إليه، ص ٥٢٥. ـ بغدادى، المرجع المشار إليه، ص ٤٦.

(٥) بغدادى، المرجع المشار إليه، ص ٤٩-٥٢.

والمعدات وقطع الغيار طوال الشهور المشار إليها، جهود وزارات تلك الفترة عن تلافى تدهور القوة الجوية المصرية، خاصة وأن سياسات تلك الوزارات حيال قضيتى الجلاء والسودان - كما رأينا - لم تكن تساعد كثيراً على رفع ذلك الحظر، بالرغم من التعاون الذى أبدته فى تهدئة الأحوال فى البلاد وإيقاف الكفاح المسلح ضد القوات البريطانية فى مصر.

وقد أدى ذلك الموقف إلى تدهور صلاحية طائرات القوة الجوية المصرية نتيجة للإفتقار إلى قطع غيار الطائرات والمعدات، وهو الأمر الذى انعكس على مستوى طيارى السلاح الجوى بعد اضطرار إدارة ذلك السلاح إلى تقليل ساعات الطيران فى الوحدات الجوية، حتى لا يتوقف التدريب تماماً فى ربيع عام ١٩٥٢، كما قدر الملحق الجوى البريطانى، والذى توقع توقف طائرات القوة الجوية المصرية تماماً عن الطيران بنهاية عام ١٩٥٢ إذا لم تتسلم قطع الغيار اللازمة لها(١).

ورغم أن تلك القوة لم تحصل على احتياجاتها من الطائرات والمعدات وقطع الغيار خلال تلك الفترة، فإن الوثائق البريطانية تشير إلى أن الحكومة البريطانية ومسئوليها العسكريين كانوا على استعداد لإمداد مصر بقدرٍ ونوعية معينة من الأسلحة والطائرات وقطع الغيار، والمعاونة فى تدريب القوات المسلحة المصرية فى حالة تقدم المباحثات بالنسبة للمشاكل المتعلقة بالقاعدة البريطانية فى منطقة القناة.

فطوال عهد وزارة على ماهر التى لم تحظ برضا وزير الخارجية البريطانية، لاتباعها سياسة التقارب مع الوفد - لم تحاول الحكومة البريطانية أو الأمريكية تغيير سياستهما تجاه الحظر المفروض على إمدادات الأسلحة لمصر منذ عهد وزارة الوفد الأخيرة. إلا أنه مع تولى الهلالى وزارته الأولى واتباعه سياسته التى سبقت الإشارة إليها ضد الفساد والوفد - والتى كانت تحظى بتأييد الحكومتين البريطانية والأمريكية - فإن كلا من الحكومتين بدأت فى اتخاذ موقف أقل تشدداً تجاه إمدادات مصر بالأسلحة. إلا أنه كان موقفاً حذراً فى انتظار ما تُسفر عنه المباحثات المصرية - البريطانية حول قاعدة قناة السويس وحِلف الشرق الأوسط.

فعلى أثر بدء اللقاءات التمهيدية بين الجانب المصرى والبريطانى فى الحادى والعشرين من مارس، أرسلت وزارة الخارجية البريطانية تسأل سفيرها بالقاهرة، «إلى أى مدى ترى أنه من

(١) F.O. 371/ 96993, 1225, Annual Report No. 2, 24.1.1952, op. cit., p.5.

المفيد فى هذه المرحلة من المباحثات أن تقول الحكومة المصرية إننا مستعدون لاستئناف الإمداد بمعدات الصيانة وقطع الغيار للقوات المسلحة المصرية من المملكة المتحدة؟»(١)، وحذرت الخارجية البريطانية سفيرها بأن كل خطوة فى هذا الاتجاه يجب أن توزن بحرص، نظراً لأنها لا تستطيع الاعتماد على استخدام هذه المعدات فى الاتجاه السليم(٢).

وقد رد السفير البريطانى على تساؤل وزارة الخارجية، مؤكداً على أن استعداد الحكومة البريطانية لاستئناف الإمداد بمستوى معين من المعدات سيكون له تأثير مفيد إلى أبعد الحدود، ورأى أنه يمكن معالجة المخاطر المترتبة على ذلك الإمداد «بالاختيار الحكيم للمعدات التى يتم تقديمها، مثل قطع غيار طائرات التدريب ومعدات الخط الثانى، التى من غير المحتمل أن تسبب أى حرج لقواتنا، حتى لو انفجر صراع مفتوح مع القوات المسلحة المصرية. وأكثر من ذلك، فإنه عندما يأتى موعد وصول الشحنة الأولى، فإنه يجب أن نكون على علم آنذاك باتجاه هبوب الرياح ....»(٣). أما من ناحية توقيت إبلاغ الحكومة المصرية باستعداد الحكومة البريطانية لاستئناف الإمداد بأصناف معينة من المعدات وقطع الغيار، فإنه رأى أن يتم ذلك فى مرحلة متقدمة من المباحثات عند عرض انسحاب أولى القوات البريطانية أو قبلها بقليل(٤).

وبالرغم من أن السفير البريطانى كان - حتى ذلك الوقت - لا يعلق آمالاً كباراً على الوصول إلى مرحلة عرض الإمداد بالأسلحة على المصريين بعد فترة قصيرة من المباحثات، إلا أنه أرسل فى السابع عشر من مايو يستعجل بيان الأسلحة التى يمكن إمداد المصريين بها، حيث كان يرى أن ذلك سيكون مُعيناً له فى معرفة ما يمكن عرضه على المصريين(٥).

وقد أجرت كل من وزارات الحرب والدفاع والطيران البريطانية دراسة مبدئية لهذا الموضوع خلال شهر مايو، وإن لم تسفر عن أية قرارات بهذا الشأن آنذاك. إلا أن الرأى

---

(١) F.O. 371/ 96968, Roger Allen (F.O.) to Ralph Stevenson (Cairo), secret letter, No. JE 1192/48 G, 25.3.1952..

(٢) Idem.

(٣) F.O. 371/ 96968, JE 1122/53, Ralph Stevenson to Roger Allen, secret letter No. 1202/11/52 G, 29.3.1952

(٤) Idem.

(٥) F.O. 371/ 96969, JE 1192/66, Ralph Stevenson to James Bowker (F.O.) secret letter, No. 1202/14/52 G, 17.5.1952.

استقر فى اجتماع رؤساء الأركان بعد ذلك - خلال اجتماعهم فى التاسع من يونيو لبحث إمداد مصر بالأسلحة - على النقاط المبدئية التالية :

«(١) سيكون من الخطأ تقديم أى عرض خاص بالأسلحة إلى المصريين قبل بدء المفاوضات ... فمثل هذا العرض لن يدفع المصريين للموافقة على بدء المفاوضات. وسينظر إليه فى الشرق الأوسط عامة كمحاولةغبية للرشوة، وسيخلق أكثر الانطباعات سوءً، خاصة بالنسبة لإسرائيل.

«(٢) بمجرد أن تبدأ المفاوضات، فربما كان هناك قيمة آنذاك لتقديم معدات عسكرية كبادرة لحسن النية، وحتى عندئذ، يجب أن تكون مثل هذه المعدات محدودة فى عناصرها التى :

(أ) يمكن توفيرها فوراً دون إضرار كبير باحتياجاتنا.

(ب) تكون لازمة حقيقة للدفاع عن مصر.

(جـ) ألا تكون من الطراز الذى يمكن استخدامه بفاعلية ضدنا إذا فشلت المفاوضات واضطررنا بالتالى لاتخاذ إجراء عسكرى فى مصر.

«إذا ومتى انتهت المفاوضات مع مصر بنجاح، فإن الموقف سيكون مختلفاً تماماً، وإن التحديد بالنسبة لما يمكن تقديمه سوف يتوقف أساساً على ما يمكننا تقديمه بسرعة»[١].

وبالنسبة لإمدادات الطائرات وقطع الغيار، فقد استقر رأى رؤساء الأركان على أنه «لا يجب تقديم أية طائرات حديثة يمكن استخدامها فى العمليات، أو قطع غيار لمثل تلك الطائرات حتى تنتهى المفاوضات بشكل مُرضٍ. وفى مرحلة ملائمة من المفاوضات ربما يمكن تقديم طائرات تدريب وقطع غيار لها ولطائرات العمليات الأقل حداثة من الطرازات التى يمكلها المصريون فعلاً»[٢].

وبالنسبة لجهازى الرادار اللذين تعاقدت مصر عليهما عام ١٩٤٨، فقد رُئى «عدم تسليمهما

(١) F.O. 371/ 96969 JE 1192/69 G Extract from C.O.S. (52) 81st Meeting held on 9.6.1952, p.3.

(٢) Ibid.p.4.

ما لم يتم التوصل إلى اتفاقٍ مرضٍ - إلى حد ما - مع المصريين حول تشغيلهما وصيانتهما»(١).

ولم تكتف الحكومة البريطانية بسياستها السابقة تجاه إمداد مصر بالأسلحة البريطانية، بل استمرت فى ممارسة ضغوطها على حلفائها لاستمرار الحظر الذى فرضته منظمة حلف الأطلنطى - تحت ضغط بريطانيا والولايات المتحدة - بالنسبة لإمدادات مصر بالأسلحة والطائرات(٢). فعندما قام رئيس أركان الطيران الإيطالى باستطلاع موقف الحكومة البريطانية فى شهر يونيو ١٩٥٢، من بيع عشرين طائرة نفاثة من طراز فامپير مُصنعة فى إيطاليا - كانت الحكومة المصرية قد طلبتها من شركة ماكى(٣) - فإن الخارجية البريطانية لم توافق على بيع هذه الطائرات لمصر(٤).

وعلى ذلك نجحت الحكومة البريطانية - التى كانت تسيطر على صناعة الطيران فى أوروبا آنذاك - فى إيقاف إمداد مصر بأية طائرات أو معدات أو قطع غيار لازمة لسلاحها الجوى. وهو الأمر الذى لم يؤد فقط إلى إيقاف نمو وتطور القوة الجوية المصرية، بل أيضاً إلى تدهور حالتها الفنية ومستوى تدريب طياريها.

أما الحكومة الأمريكية، والتى قبلت من ناحية المبدأ تزويد مصر بالأسلحة والمعدات اللازمة لتجهيز قوة بوليسية من ثلاث فرق للسيطرة على الأمن الداخلى - كانت قد طلبتها حكومتا على ماهر والهلالى(٥) - فإنها ظلت على موقفها بالنسبة لاحتياجات القوات المسلحة المصرية، حيث كانت ترى أن على مصر اللجوء إلى مصدر إمدادها التقليدى، وهو المملكة المتحدة(٦).

وهكذا نرى أن سياسات الوزارات المصرية تجاه القضية الوطنية منذ عام ١٩٤٩، وردود

(١) Idem.

(٢) F.O. 371/ 96969, JE1192/ 73,A. Lawson (Air Ministry) to Mackworth Young (F.O.), secret letter, No. C2110/ S.6, 20.5.1952.

(٣) F.O. 371/ 96969, JE 1192/70, Victor Mallet (Rome) to F.O., secret tel. No. 75 Saving, 13.6.1952.

(٤) F.O. 371/ 96969, F.O. to Rome secret tel., No. 554, 20.6.1952.

(٥) Foreign Relations of the United Stated, 1952-1954, Vol. IX, Part 2, The Secretary of State to the Embassy in Egypt, Confidential tel., No. 1581, 11.4.1952, p.1787-1789. - Ibid, P. 1765, 1777, 1797.

(٦) F.O. 371/ 96969 JE 1192/109, R. Stevenson to F.O., Priority and secret tel. No. 1575, 22.10.1952.

الفعل البريطانية والأمريكية تجاهها، والحصار الذى فرضته هاتان الدولتان حول تسليح القوات المصرية عامة وسلاحها الجوى بصفة خاصة، أدت جميعها فى النهاية إلى إعاقة تطوير القوة الجوية المصرية خلال تلك الفترة وتدهور حالتها الفنية. فسياسات كل من الحكومتين البريطانية والأمريكية - المسيطرتين على صناعة الطائرات فى الغرب آنذاك - تجاه إمداد القوة الجوية المصرية باحتياجاتها من الطائرات والمعدات وقطع الغيار، كانت مبنية دائماً على مواقف وسياسات الحكومة المصرية تجاه المخططات الغربية فى المنطقة والتى تعتبر مصر حجر الزاوية فيها.

فمع قبول وزارة إبراهيم عبد الهادى بالمباحثات العسكرية قبل حسم القضايا السياسية مع استمرار التحالف وتعليق المطلب الوطنى بالجلاء، كانت الحكومة البريطانية مستعدة لتلبية مطالب التسليح المصرية، إلا ماكان يتعارض منها مع الاحتياجات العاجلة للقوات البريطانية أو حلفائها فى أوروبا. كما كانت الحكومة الأمريكية مستعدة للدفاع عن إمداد مصر بالمعدات العسكرية البريطانية فى مواجهة أنصار إسرائيل فى الكونجرس الأمريكى، على أساس أن مصر حليف هام للغرب وتمثل ركناً أساسياً فى مخططاته الدفاعية فى منطقة الشرق الأوسط.

وعندما تحولت السياسة المصرية فى عهد وزارة الوفد إلى التمسك بالمطالب الوطنية بالنسبة لقضيتى الجلاء والوحدة مع السودان، واتخاذها سياسة محايدة تجاه الحرب الكورية - التى كانت الولايات المتحدة وبريطانيا متورطين فيها - قامت الأخيرة بتشجيع من الأولى بحظر إمداد مصر بالطائرات والدبابات كما رأينا. كما اعتبرت الحكومة الأمريكية أن مصر دولة غير مؤهلة للحصول على الأسلحة والمعدات العسكرية من الأسواق الأمريكية.

ومع توقف المباحثات المصرية - البريطانية وإلغاء معاهدة ١٩٣٦ توقفت كافة الإمدادات العسكرية البريطانية، بما فى ذلك قطع غيار الأسلحة والطائرات والمعدات. بل إن السلطات البريطانية كانت مستعدة لإصدار أوامرها لقواتها الجوية فى مصر بتدمير القوة الجوية المصرية لو بدا منها أية بادرة تشير إلى تدخلها لحماية قوات الشرطة فى الإسماعيلية.

ورغم قيام وزارة على ماهر بأعمال التهدئة والسيطرة على الموقف الداخلى وإيقاف الكفاح المسلح - حتى يمكن استئناف المباحثات من حيث توقفت قبل إلغاء المعاهدة - فإنها لم تحظ

بقبول الخارجية البريطانية أو مساندة الملك، لتعاونها ومهادنتها للوفد. ومن ثم، رأى كل من الملك والسفير البريطانى أن تلك الوزارة غير جديرة باستئناف المباحثات معها، كما رأت الخارجية البريطانية أن سياستها لا تسمح برفع الحظر على شحنات الأسلحة إلى مصر.

أما وزارة أحمد نجيب الهلالى الأولى، فبالرغم من تأييد كل من الحكومة البريطانية والأمريكية لسياستها الداخلية، فقد حال تعثر المباحثات دون قيام الحكومة البريطانية بالإفراج عن بعض الطائرات والمعدات وقطع الغيار التى كانت القوة الجوية المصرية فى أمس الحاجة إليها. وهو الأمر الذى كانت الحكومة البريطانية مستعدة له - كما رأينا - فى حالة تقدم المباحثات، بل إن الأخيرة كانت مستعدة لإطلاق إمداد مصر بالمعدات والطائرات الحديثة وإعطائها أسبقية الدول الحليفة فى حالة نجاح المفاوضات[1].

وعلى ذلك، نرى أن تجاوب الحكومتين البريطانية والأمريكية تجاه تسليح القوة الجوية المصرية، كان مرهوناً بالسياسة المصرية تجاه المخططات الغربية فى المنطقة، ومدى قبولها للتعاون فى إطار هذه المخططات - حتى لو كان ذلك على حساب تحرير ترابها الوطنى وحرية قرارها السياسى - وهو ما رفضته وزارة الوفد وأجبرت الوزارات التى تلتها على رفضه أيضاً[2]. وهكذا قُدر للقوة الجوية المصرية أن يتأخر تطويرها سنوات طويلة أخرى، بالرغم مما أُدرج لها من اعتمادات مالية وبُذل من جهود صادقة.

ثانياً : أثر السياسة الإسرائيلية فى ظل الإنحياز إلى الغرب على تطور القوة الجوية :

١- منطلقات السياسة الإسرائيلية تجاه تدعيم القدرات العسكرية لإسرائيل :

تولى الحكم فى إسرائيل فى السنوات السابقة للثورة المصرية (١٩٥٠-١٩٥٢)، ثلاث وزارات ائتلافية، شكّل حزب «المباى» بزعامة بن جوريون أغلب أعضائها. وكان بقاء بن جوريون على رأس هذه الوزارات، يعنى استمرار السياسة الإسرائيلية المتشددة حيال النزاع العربى/الاسرائيلى، ومحاولة فرض الصلح على العرب بالشروط الإسرائيلية. ولما كانت هذه الشروط مرفوضة من الدول العربية - كما رأينا فى الفصل السابق - فقد وصلت جهود لجنة

(١) F.O. 371/ 96969, JE 1192/69G, Extract from C.O.S. Meeting, 9.6.1952, op. cit., p.3.

(٢) إيبن، المرجع المشار إليه، ص ٣٣٤.

التوفيق الدولية خلال مؤتمر باريس عام ١٩٥١ إلى طريق مسدود. واضطرت اللجنة إلى تقديم تقريرها إلى الجمعية العامة للأمم المتحدة - فى دور انعقادها السادس - تعلن فيه عجزها عن القيام بالمهام التى أوكلت اليها(١).

وكان عدم قبول إسرائيل لحل عادل للمشاكل المعلقة بينها وبين الدول العربية، يعنى استمرار حالة الحرب والعداء بينها وبين تلك الدول. وعلى ذلك، اتجهت الحكومة الإسرائيلية إلى تدعيم قدراتها العسكرية وتطويرها، للحفاظ على تفوقها العسكرى القائم على كافة الدول العربية. وكان الاحتفاظ بقوة ردع عسكرية فعالة، أبرز أهداف السياسة الخارجية الإسرائيلية(٢).

وبالنسبة للقوة الجوية، فإنه يمكن القول إنه خلال السنوات التالية للهدنة، كانت السياسة الخارجية الإسرائيلية، ونظرة كل من القيادتين السياسية والعسكرية إلى أسبقية القوة الجوية بالنسبة لباقى أفرع القوات المسلحة ودورها المنتظر فى الصراع المسلح، أبرز المؤثرات السياسية على تطور تلك القوة خلال هذه السنوات.

٢- أثر السياسة الخارجية الإسرائيلية على تطور القوة الجوية :

حاولت الحكومة الإسرائيلية خلال السنوات السابقة للثورة المصرية، توظيف سياستها الخارجية وعلاقاتها الدولية فى تدبير مصادر القوة العسكرية اللازمة لسياسة الردع المستهدفة، وفرض الصلح على العرب بالشروط الإسرائيلية. إلا أن سياسة الحياد التى انتهجتها فى البداية بين المعسكرين الشرقى والغربى، لم تأت بثمارها المرجوة - كما رأينا فى الفصل السابق. وعلى ذلك، اتجهت الحكومة الإسرائيلية إلى تغيير تلك السياسة والتحول إلى الانحياز الكامل للغرب، تحت ضغوط المساعدات الأمريكية المطلوبة، واللازمة لخطط استيعاب المهاجرين من ناحية، وتطوير قواتها المسلحة من ناحية أخرى.

والحقيقة أن السياسة الإسرائيلية سواء فى توجهها الأول نحو الحياد أو توجهها التالى

(١) كوهين، المرجع المشار إليه، ص ٨٦٤-٨٦٥.

(٢) بريتشر، نظام السياسة الخارجية الإسرائيلية، ص ٣٩٣.

نحو الانحياز للغرب كانت تنبع من المصلحة الإسرائيلية العليا. فالزعماء الإسرائيليون كانوا يرون أن الحليف الوحيد لإسرائيل هم يهود العالم أينما وَجدوا. وقد عبر بن جوريون عن ذلك المعنى بقوله: أن «الحليف المطلق الوحيد لاسرائيل هم يهود العالم»(١). حيث كان يرى أن «مصالح الشعب اليهودى ليست متطابقة مع مصالح أى دولة أو كتلة فى العالم»(٢).

وقد بدأت سياسة الحياد الإسرائيلية تتهاوى تدريجياً ابتداءً من عام ١٩٥٠، عندما وجدت حكومة الإئتلاف أن المصلحة العليا لإسرائيل تستدعى الإنحياز إلى الغرب. حيث بدأت العلاقة بينها وبين الاتحاد السوفيتى تتدهور منذ ترحيبها بالإعلان الثلاثى لدول الغرب الكبرى، والذى رأت فيه الحكومة الإسرائيلية ضماناً لحدود الهدنة ومكاسبها الإقليمية التى حققتها خلال الحرب. بينما رأى الاتحاد السوفيتى أن إسرائيل بقبولها ذلك الإعلان فإنها قد باعت نفسها للغرب(٣)، خاصة وأن ذلك الإعلان - يشير بشكل غير مباشر - إلى مساعدة دول المنطقة للقيام بدورها فى مخططات الدفاع الغربية الموجهة ضد الاتحاد السوفيتى.

وعندما اندلعت الحرب الكورية، تعرضت الحكومة الإسرائيلية لضغط من الولايات المتحدة لتأييد سياستها تجاه التدخل فى كوريا. فأثناء مناقشة الأزمة الكورية فى الأمم المتحدة، تم إخطار السفير الإسرائيلى فى واشنطن أن الرئيس «ترومان» يطلب التأييد من إسرائيل ويطالبها بأن «تهب واقفة وتثبت وجودها»(٤). وهو ما فسره «مايكل بريتشر» بأن «ترومان» كان يسعى فى طلب أول عمل من أعمال الصداقة المتبادلة من إسرائيل، ويتوقع الحصول عليه فى ظل ما فعلته الولايات المتحدة من أجلها(٥).

وعندما أبلغ كل من «أبا إيبان» - ممثل إسرائيل فى الأمم المتحدة - و «إلياهو إيلات» - سفيرها فى واشنطن - الحكومة الإسرائيلية بالضغوط الأمريكية الشديدة، رأى صانعو السياسة الإسرائيلية أن المطلب الأمريكى لا يمكن الاعتراض عليه. وطبقاً لأقوال «والتر إيتان» - مدير وزارة الخارجية الإسرائيلية آنذاك - أنه كان واضحاً ألا مفر من الإستجابة للمطلب الأمريكى فى هذا الشأن(٦).

(١) نفس المرجع، ص ٦٥.

(٢) نفس المرجع، ص ٦٦.

(٣) نفس المرجع، ص ٦٨.

(٤) بريتشر، قرارات فى السياسة الخارجية لإسرائيل، قسم ١، ص ١٦٠.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

(٦) نفس المرجع، نفس المكان.

ومن ناحية أخرى، فقد قام اليهود الأمريكيون بدور إضافى فى تحويل إسرائيل عن سياستها الحيادية. فطبقاً لما صرح به أحد الدبلوماسيين الإسرائيليين، كان على الحكومة الإسرائيلية أن تحسم أمرها آنذاك، «فلقد كان الاقتصاد الإسرائيلى فى أسوأ حالاته، ولقد طلب بن جوريون، من السوفيت معونة اقتصادية، وكانت تلبية هذا الطلب شيئاً متوقعاً فى ذلك الوقت، ولكن رد موسكو كان سلبياً. وكان اليهود الأمريكيون يقولون إن الارتباط بموسكو سوف يقلل مساعدتهم لنا، وكان يتعين علينا أن نقطع صلتنا بالطرف الآخر حتى نتمكن من الاستمرار فى الحصول على المساعدات من أمريكا»[1].

وفى الوقت الذى اتخذت فيه حكومة الوفد فى مصر – كما رأينا – موقفاً محايداً من الأزمة الكورية، كان بن جوريون على استعداد لإرسال قوات إسرائيلية لتحارب إلى جانب القوات الأمريكية وحلفائها فى كوريا، لولا وزراؤه وقادته العسكريون الذين لم يوافقوه على ذلك. واستقر الرأى فى مجلس الوزراء الإسرائيلى على الاكتفاء بالتأييد السياسى والدبلوماسى لسياسة الولايات المتحدة وحلفائها تجاه التدخل فى كوريا[2].

واستمر التأييد الإسرائيلى لسياسة التدخل وتصعيد الحرب فى كوريا بتصويتها فى الأمم المتحدة فى السابع من أكتوبر ١٩٥٠ إلى جانب مشروع القرار (الغربى) الذى يسمح للقوات الحليفة أن تعبر خط العرض ٣٨ الذى يفصل بين شطرى كوريا. وأعلن شاريت – وزير الخارجية الإسرائيلية – أنه بات يعتقد أن «احتلال كوريا بأكملها بواسطة قوات الأمم المتحدة قد يكون الوسيلة الوحيدة لتحقيق الوحدة الفعالة والسلام المستقر فى كوريا[3].

وفى ديسمبر ١٩٥٠ أعلن وزير الخارجية الإسرائيلية معارضته لمشروع قرار سوفيتى يدعو إلى الإنسحاب العاجل لكل القوات الأجنبية من كوريا، وصوتت إسرائيل إلى جانب قرار غربى يدعو إلى تعيين لجنة للمساعى الحميدة تكون مهمتها محاولة التوصل إلى أساس لوقف إطلاق النار[3].

وفى الثامن عشر من مايو ١٩٥١ أيدت إسرائيل مشروع قرار غربى يوصى بفرض حظر

(١) بريتشر، نظام السياسة الخارجية لإسرائيل، ص٦٨-٦٩.

(٢) بريتشر، قرارات فى السياسة الخارجية الإسرائيلية، ص١٦١-١٦٢.

(٣) نفس المرجع، ص ١٦٣.

(٤) نفس المرجع، ص ١٦٤.

على إرسال الأسلحة إلى الصين الشعبية من جانب جميع أعضاء الأمم المتحدة[1].

وخلال السنوات التالية استمر الموقف الإسرائيلى المؤيد لسياسة الولايات المتحدة تجاه الحرب الكورية، مما جعل انحياز إسرائيل إلى جانب الولايات المتحدة فى النظام الدولى دعامة السياسة الخارجية لإسرائيل[2].

ولم يقتصر التأييد الإسرائيلى لسياسة الغرب على أحداث مسرح الحرب الكورية بل امتد أيضاً إلى تأييد مخططات الغرب الدفاعية فى الشرق الأوسط، فعندما أخطرت كل من الحكومة الأمريكية والبريطانية إسرائيل فى نوفمبر ١٩٥١ بالأسس التى ستقام عليها قيادة الشرق الأوسط، وأنها ستُدعى للإشتراك فى القيادة كعضو مؤسس، فإنها أبدت رغبتها فى التعاون مع القوى الغربية فى بناء دفاع الشرق الأوسط ضد العدوان السوفيتى، إلا أنها تحفظت بالنسبة لاشتراكها بشكل مكشوف فى تأسيس قيادة الشرق الأوسط فى ذلك الوقت، وحتى لاتزيد من توسيع الهوة بينها وبين الاتحاد السوفيتى[3].

وكما حدث عام ١٩٤٩، انعكست السياسة الخارجية الإسرائيلية السابقة على تطور بناء القوة الجوية الإسرائيلية فى مجالى تدريب الضباط وتوفير احتياجاتها من الأسلحة والطائرات، إلا أن تأثير هذه السياسة كان إيجابياً فى هذه المرة.

فبالنسبة للمجال الأول، بدأ تحفظ كل من الحكومة الأمريكية والبريطانية تجاه تدريب الضباط الإسرائيليين فى كلا البلدين – والذى أُشير إليه فى الفصل السابق – يتلاشى تدريجياً مع إرساء الولايات المتحدة وبريطانيا سياستهما الجديدة تجاه الشرق الأوسط، – والتى تعتمد على استقرار المنطقة وتعاون دولها وقيامها بدور أساسى فى الدفاع عن تلك المنطقة – ثم قبول الحكومة الإسرائيلية للإعلان الثلاثى.

وبالنسبة للولايات المتحدة، فقد بلورت وثيقة مجلس الأمن القومى رقم ٢/٤٧ الأساس الذى

(١) نفس المرجع، نفس المكان.

(٢) نفس المرجع، ص ١٦٦.

(٣) Foreign Relations of the United States, 1952-1954, Vol.IX, National Intelligence Special Estimate, secret SE-23, 17.3.1952, pp. 196-198.

بُنيت عليه السياسة الأمريكية تجاه الدول العربية وإسرائيل خلال السنوات الأولى للخمسينات، بعد فشل مؤتمر «لوزان» في إيجاد حل عادل للمشاكل المعلقة بين الطرفين الأخيرين. حيث افترضت الوثيقة المشار إليها، عدم قيام علاقات مستقرة بين اسرائيل والدول العربية قبل عدة سنوات. ومن ثم، أشارت تلك الوثيقة إلى «أن الموقف يستدعي تنفيذاً حريصاً - خلال مرحلة طويلة - لسياسة موضوعية غير منحازة ولكنها حازمة لغرس الاعتدال في كلا الطرفين لما بينهما من خلاف، مع تأكيد عدم خروج المنافسة القومية عن نطاق السيطرة»(١).

وقد أوجبت الوثيقة سالفة الذكر تأسيس السياسة الأمريكية تجاه الدول العربية وإسرائيل على القواعد التالية (٢) :

(١) الأهمية الكبيرة للاستقرار السياسي والإقتصادي العربي والإسرائيلي لأمن الولايات المتحدة.

(٢) المصلحة القومية للولايات المتحدة في كسب إحترام وحسن نية الدول العربية وإسرائيل وتوجهها نحو الغرب، بعيداً عن الإتحاد السوفيتي.

(٣) وجوب تسوية الخلاف بين الدول العربية وإسرائيل للدرجة التي تسمح لهذه الدول - على الأقل - بالعمل في توافق لمواجهة العدوان السوفيتي.

(٤) وجوب تزويد دول المنطقة بالنصيحة والتوجيه لحل المشاكل الإقتصادية والإجتماعية فيها دون تحيز بين إسرائيل والدول العربية.

(٥) وجوب التعاون بين الولايات المتحدة وبريطانيا كلما كان ذلك ممكناً.

وأكدت الوثيقة السابقة على وجوب اتباع سياسة تعاطف وقيادة حازمة لتشجيع إسرائيل والدول العربية على تطوير تعاون ودي مع الأمم الغربية، وتحقيق علاقة تقوم على حسن النية بين كل منهما(٣).

أما بالنسبة لأمن تلك الدول، فقد أوصت الوثيقة سالفة الذكر - على ضوء قرار مجلس

---

(١) F.R.U.S., 1949, Vol.VI, Report by the National Securty Council on United States policy towards Israel and the Arab States, top secret, 17.10.1949, op. cit., p. 1436.

(٢) Ibid., pp. 1436-1437.

(٣) Ibid.p.1439.

الأمن فى الحادى والعشرين من أغسطس برفع الحظر على شحنات الأسلحة - بوجوب السماح بتصدير كميات معقولة من المواد الحربية لإسرائيل والدول العربية فى حدود متطلبات الأمن الشرعى لهذه الدول(١).

وتشير الوثائق الأمريكية إلى بداية التنسيق بين الحكومتين البريطانية والأمريكية فى أواخر عام ١٩٤٩ بشأن تسهيلات التدريب العسكرى التى يمكن تقديمها إلى كل من الدول العربية وإسرائيل بعد رفع الحظر على شحنات الأسلحة. حيث كانت الخارجية الأمريكية ترى ضرورة «المحافظة على التوازن بين (تدريب) الضباط الإسرائيليين والعرب»(٢).

ولما كان بن جوريون قد أعلن - كما رأينا فى الفصل السابق - أنه سيرسل ضباطه للتدريب فى كل من الدول الشرقية والغربية، فقد وجدت الخارجية الأمريكية أن مسألة الأمن يجب أن توضع فى الاعتبار عند بحث تسهيلات التدريب للإسرائيليين، خاصة وأن الولايات المتحدة قد تسلمت طلبات من إسرائيل بخصوص تسهيلات التدريب لمجموعة كبيرة من الضباط(٣).

وفى الوقت الذى كانت فيه الحكومة الأمريكية تبحث الطلبات الإسرائيلية، فإن الحكومة الإسرائيلية عززت طلباتها بعملية ضغط يهودية على الإدارة الأمريكية، من خلال وسائل الإعلام التى تسيطر عليها الجالية اليهودية فى الولايات المتحدة، مما اضطر وزارة الدفاع الأمريكية إلى إصدار بيان أعلنت فيه «أن الطلبات الإسرائيلية قد قُبلت ويجرى بحثها(٤).

وقد أدت جهود الحكومة الإسرائيلية من ناحية، وتنسيق سياسة دول الإعلان الثلاثى تجاه المنطقة من ناحية أخرى، إلى قبول كل من الحكومة الأمريكية والبريطانية والفرنسية للعديد من بعثات الطيارين والفنيين الإسرائيليين للتدريب فيها. كما وصل إلى إسرائيل بعض الخبراء

(١) Idem.

(٢) Ibid., Memorandum of Conversation by Wells Stabler of the Office of African and Near Eastern Affairs, 6.12.1949, op. cit., p. 1524.

(٣) Idem.

(٤) Idem.

الأمريكيين للمساهمة فى تطوير القوة الجوية الإسرائيلية فى مجال الطيران والمجالات الفنية[1].

ولا تشير المصادر الإسرائيلية المتاحة إلى إيفاد بعثات عسكرية إلى الاتحاد السوفيتى أو دول أوروبا الشرقية فى ذلك الوقت، تمشياً فى السياسة التى أعلنها بن جوريون وسبقت الإشارة إليها. ويبدو أن تشكك الدول الغربية فى التوجهات الإسرائيلية، وتدهور العلاقات السوفيتية/الإسرائيلية، قد دفعتا الأخيرة إلى الاكتفاء بالخبرة العسكرية لدول الغرب الكبرى، خاصة وأن قيادة القوة الجوية الإسرائيلية - شأنها فى ذلك شأن القوة الجوية المصرية فى ذلك الوقت - كانت من خريجى المدرسة البريطانية التى تؤمن بمنهج المدرسة الغربية عامة والبريطانية بصفة خاصة.

وفى الوقت الذى كانت تتحرك فيه الحكومة الإسرائيلية للاستفادة من الخبرات العسكرية للدول الغربية الكبرى لتطوير قواتها المسلحة، فإنها استمرت تعمل على الحفاظ على تفوقها العسكرى على كافة الدول العربية المحيطة بها. ولتحقيق ذلك الهدف، استمر توظيف الحكومة الإسرائيلية لسياستها الخارجية وعلاقاتها الدولية لتدبير احتياجات قواتها المسلحة من الأسلحة والمعداتوالطائرات.

وجاء التحرك الإسرائيلى الأخير متوافقاً مع تحرك الحكومة الأمريكية لرفع الحظر عن مبيعات الأسلحة للدول العربية وإسرائيل. إلا أن قبول دول الإعلان الثلاثى لرفع ذلك الحظر، كان مشروطاً بسعى هذه الدول للسيطرة على حجم تلك المبيعات بالتنسيق مع الدول الغربية الأخرى المصدرة للأسلحة، حتى يمكنها المحافظة على استقرار المنطقة وعدم تجدد القتال مرة أخرى[2]، وهو ما تم إعلانه فى مايو ١٩٥٠ فيما عُرف باسم الإعلان الثلاثى للولايات المتحدة وبريطانياوفرنسا.

---

(١) شيف، المرجع المستشار إليه، ص٣٨-٣٩، ٤٤.

(٢) F.R.U.S., 1949, Vol.VI, Report by the National Security Council on the United States Policy Towards Israel and the Arab States, top secret, 17.10.1949, op.cit., p. 1439.

وعلى ذلك، لم توافق الحكومة الأمريكية فى البداية على الطلبات الإسرائيلية لشراء الأسلحة وطائرات القتال الأمريكية قبل تنسيق سياستها - تجاه تسليح الدول العربية وإسرائيل - مع الحكومتين الفرنسية والبريطانية، خاصة وأن الحكومة الأمريكية كانت ترى آنذاك أن إسرائيل تثير الإضطراب فى المنطقة، وأن الدول العربية لم تكن تخطط لأى عدوان على إسرائيل على الإطلاق، فضلاً عن أن رؤساء الأركان المشتركة الأمريكية كانوا يرون أن الأخيرة لديها كميات كافية من الأسلحة، وأن قوتها الجوية بصفة خاصة أكبر مما لدى الدول العربية مجتمعة(١).

وطبقاً لرواية «كاجان»، فإن إسرئيل عندما فشلت فى الحصول على موافقة الحكومة الأمريكية بشأن تزويدها بمطالبها من طائرات القتال، فإنها لجأت مرة أخرى إلى ممارسة الضغط على الحكومة الأمريكية فى ربيع عام ١٩٥٠، مستغلة توقيع اتفاقية الدفاع المشترك لدول الجامعة العربية فى ذلك الوقت وصفقات الطائرات البريطانية لمصر فى خريف عام ١٩٤٩(٢).

واستندت الحكومة الإسرائيلية فى تحركها الجديد على أصدقائها فى الكونجرس الأمريكى، فضلاً عن التغيرات التى كانت تحدث آنذاك لصالح إسرائيل فى الولايات المتحدة. وعلى حد قول «كاجان فقد «أصبح الرأى العام هناك متعاطفاً جداً معنا، وامتد ذلك ليس فقط إلى أغلب أعضاء الكونجرس، بل شمل أيضاً الرئيس ترومان نفسه .. وقد طالبناهم بالتدخل بقوة لصالحنا. ونتيجة للضغط من كل جانب، تم انتزاع وعد غامض من وزير الخارجية الأمريكية بإعادة النظر فى قرار وزارته»(٣). وطبقاً لما أشار إليه السناتور چاكوبسون فى مذكراته، فإن الرئيس ترومان أكد له آنذاك، «أن إسرائيل سوف تحصل على كمية من الأسلحة إذا كانت تحتاجها، راجياً ألا تحتاجها .. فقد كان على ثقة من أنه لن تكون هناك أية حرب جديدة فى إسرائيل»(٤).

وبعد أن تم تنسيق سياسة تصدير الأسلحة إلى الدول العربية وإسرائيل بين الولايات المتحدة وحلفائها الغربيين - طبقاً لما جاء فى البيان الثلاثى لتلك الدول - وافقت كل من كندا

(١) Kagan, op. cit., pp. 172-173.

(٢) Ibid., 152-153, 172-174.

(٣) Idem..

(٤) Spiegel, op. cit., p. 146.

والولايات المتحدة على تزويد إسرائيل بالأسلحة. وطبقاً لرواية «كاجان»، فإن الأخيرة اشترطت قصر مبيعات الأسلحة والطائرات على ما تجده إسرائيل فى سوق المخلفات من الأسلحة الدفاعية(١).

وعلى ذلك، حصلت إسرائيل على تراخيص التصدير لطائرات التدريب من طرازات «بيير» و«ستيرمان» و «هارفارد» من الولايات المتحدة، كما تم شراء عدد من طائرات القتال من طراز «موستانج» تم فكها وشحنها إلى إسرائيل على أنها قطع غيار(٢). كما حصلت القوة الجوية الإسرائيلية على مزيد من طائرات «هارفارد» للتدريب المتقدم وبعض طائرات «الموستانج» الإضافية من كندا(٣).

وفى أوائل عام ١٩٥٢ وافقت الحكومة الأمريكية على تزويد إسرائيل بعشرين طائرة «موستانج» أخرى من المخلفات بشرط أن تُنزع مدافعها قبل مغادرتها للولايات المتحدة(٤). وهذا الشرط – إن صحت رواية «كاجان» – يوضح سذاجة المحاولة الأمريكية للظهور بمظهر الدولة المحايدة التى لا تدعم القوة الإسرائيلية المتفوقة أمام الدول العربية. فالحكومة الإسرائيلية التى كانت قادرة على تهريب طائرات بأكملها من الولايات المتحدة آنذاك، لم تكن عاجزة على تهريب مائة وعشرين مدفعاً لتسليحها لم يكن يزيد وزنها جميعاً على ستة أطنان كما كانت الحكومة الإسرائيلية قادرة على شراء هذه المدافع من الأسواق الأوروبية لو عجزت عن إخراجها من الولايات المتحدة.

ولم تقتصر الجهود الإسرائيلية آنذاك على الولايات المتحدة وكندا، فقد غطت تلك الجهود كل من أوروبا وأمريكا اللاتينية بحثاً عن الطائرات الحربية. إلا أنه بالنسبة للأخيرة، فإن الجهود الإسرائيلية لم تُكلَّل بالنجاح، حيث كان على دول أمريكا اللاتينية الحصول مسبقاً على موافقة الولايات المتحدة – الدولة المصنعة لتلك الطائرات – قبل بيعها إلى إسرائيل(٥). أما فى أوروبا

(١) Kagan, op. cit., pp. 174-175.

(٢) Ibid., p.175.

(٣) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٤٢.

(٤) Kagan, op. cit., pp. 18 7.

(٥) Ibid., p. 175,

فقد كان الموقف مختلفاً، فرغم تعثر الجهود الإسرائيلية فى البداية إلا أن الموقف تغير تماماً بعد ذلك.

وقد بدأت تلك الجهود تطرق أبواب كل من الحكومتين البريطانية والفرنسية عام ١٩٥٠ للحصول على المقاتلات النفاثة. وطبقاً لرواية «كاجان»، فإن الجهود الإسرائيلية فى بريطانيا وصلت إلى طريق مسدود لاعتراض الخارجية البريطانية، رغم التعاون الذى لاقته البعثة الإسرائيلية من المسئولين عن صناعة الطيران فى المملكة المتحدة(١).

ولم يكن حظ الجهود الإسرائيلية فى فرنسا – فى البداية – بأفضل من بريطانيا. فرغم موافقة وزارة الطيران الفرنسية فى شهر يونيو ١٩٥٠ على بيع طائرات «الأوراجون» لإسرائيل، فإن الخارجية الفرنسية عارضت هذه الصفقة، انطلاقاً من سياسة البيان الثلاثى(٢).

وقد زاد ذلك الفشل الابتدائى فى أوروبا من قناعة بعض المسئولين فى إسرائيل بأن الدول الأوروبية – وفرنسا بصفة خاصة – غير قادرة على اتخاذ قرار ما دون موافقة الحكومة الأمريكية، إلا أن المسئولين الإسرائيليين فى فرنسا كانوا يرون أنه «بالرغم من أن النفوذ الأمريكى كان حاسماً فى وزارة الخارجية الفرنسية، فإن بعض الوزارات الأخرى وخاصة وزارة الدفاع كانت تحارب من أجل سياسة فرنسية مستقلة. وكانت القوات المسلحة الفرنسية تساند وزارة الدفاع (فى تلك السياسة)»(٣).

وقد أسفرت رؤية المسئولين الإسرائيليين فى باريس وجهودهم عن تدعيم القوة الضاربة للسلاح الجوى الإسرائيلى باثنتين وستين طائرة من طراز موسكيتو ذات المحركين، تم توقيع عقد شرائها مع فرنسا فى فبراير ١٩٥١(٤). وكان بعض هذه الطائرات مجهزاً للقتال الليلى،

---

(١) Ibid., pp. 170-171.

(٢) Ibid., pp. 165-166.

يوضح رفض دول البيان الثلاثى تزويد إسرائيل آنذاك بالطائرات النفاثة – رغم تعاطفها معها – أن حكومات تلك الدول كانت مقتنعة بتفوق إسرائيل العسكرى وأنه ليس هناك ما يهددها من الدول العربية، وأن تزويد إسرائيل بمزيد من الطائرات الحديثة قد يشجعها على مزيد من العدوان الذى كانت تمارسه فى ذلك الوقت.

(٣) Ibid., p. 166.

(٤) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٤٢. Ibid., pp. 177-178, 180. Gunston, op. cit., p. 54.

والبعض لأغراض الاستطلاع، بينما كان أغلبها مجهزة كمقاتلات قاذفة[١]. وجُهزت المقاتلات الليلية من هذه الطائرات في إسرائيل بالرادار، حيث شكلت أول سرب للمقاتلات الليلية في السلاح الجوي الإسرائيلي[٢]. كما شكلت باقي طائرات الموسكيتو القوة الضاربة الرئيسية لذلك السلاح حتى منتصف الخمسينات[٣].

ولم تقتصر الجهود الإسرائيلية في أوروبا على فرنسا والمملكة المتحدة، فقد بدأت تلك الجهود في إيطاليا عام ١٩٥١. حيث عُرض على الإسرائيليين ثلاثون طائرة من طراز «سبيتفير» فضلاً عن عشرين محركاً احتياطياً وكمية من قطع الغيار لهذه الطائرات، كان الإيطاليون يعتزمون بيعها لمصر لولا اعتراض منظمة حلف الأطلنطي[٤].

وقد طالت مفاوضات تلك الصفقة رغم الحالة الممتازة للطائرات، نتيجة لاختلاف الجانبين حول الأسعار التي عرضها كل منهم، وبعد العديد من المناقشات تم توقيع عقد بيع هذه الطائرات إلى إسرائيل في النهاية[٥]. وتشير بعض المصادر الغربية إلى أن إسرائيل تسلمت تسع طائرات أخرى من نفس الطراز عام ١٩٤٩ قبل عقد الصفقة الإيطالية[٦].

وفي السويد نجحت الجهود الإسرائيلية في الحصول على موافقة الحكومة السويدية عام ١٩٥٢ على بيع خمس وعشرين طائرة مقاتلة أخرى من طراز «موستانج» إلى إسرائيل. وطبقاً لرواية «كاجان»، فإن صفقتي طائرات الموستانج الأمريكية والسويدية قد أثارتا ضيق الجيش والبحرية الإسرائيلية اللذين كانا يشكوان من حالة عتادهما، واتّهما القيادة الإسرائيلية بالتحيز إلى القوة الجوية، حيث كانت الصفقة السويدية تؤثر على الاعتمادات المخصصة للدفاع بشكل عام[٧]. ومن ثم، تم الاتفاق على بيع طائرات صفقة الموستانج الأمريكية الأخيرة غير المسلحة،

(١) Gunston, op. cit., p.54

(٢) Idem.

(٣) Rubinstein and Goldman, op. cit., p.66.

(٤) Kagan, op. cit., pp. 185-186.

(٥) Ibid., p. 187.

(٦) Gunston, op. cit., p.40.-

يحتمل أن تكون الطائرات التسع من بقايا الصفقة التشيكية التي بدأ تسليمها في خريف ١٩٤٨.

(٧) Kagan, op. cit., p.188.

حتى يمكن الحصول على الموستانج السويدية كاملة التسليح والتجهيز والتى كانت تتمتع بحالة فنية ممتازة(١). وسرعان ما أُبرمت الصفقة مع الحكومة السويدية، وقام الطيارون السويديون بنقل هذه الطائرات جوا إلى إسرائيل(٢).

ورغم الزيادة الكبيرة التى طرأت على القوة الجوية الإسرائيلية بواسطة الصفقات السابقة، فلم تكن الزيادة العددية هى الهدف الوحيد لتطوير القوة الجوية الإسرائيلية، بل كانت الكفاءة النوعية مطلباً أساسياً أيضاً فى تطوير تلك القوة(٣). ويضيف «كاجان»، «أن الحصول على النفاثات أصبح ضرورة، ليس فقط من ناحية القوة العسكرية، وإنما أيضاً من أجل الهيبة فى الحرب النفسية التى كنا مضطرين إلى شنها»(٤).

ونظراً لفشل إسرائيل فى الحصول على المقاتلات النفاثة من بريطانيا والولايات المتحدة عام ١٩٥٠ – خاصة بعد اندلاع الحرب الكورية وحاجة الولايات المتحدة إلى كل إنتاجها من تلك الطائرات لمواجهة متطلبات تلك الحرب – فقد اتجهت الجهود السياسية الإسرائيلية مرة أخرى إلى فرنسا من أجل الحصول على طائرات «الأوراجون»(٥). ورغم تحفظ قدامى ضباط القوة الجوية الإسرائيلية من خريجى المدرسة البريطانية، الذين كانوا يتشككون فى قدرة الطائرات الفرنسية التى لم يتم اختبارها(٦)، ويولون ثقتهم للطائرات البريطانية والأمريكية التى تمت تجربتها فى الحرب الكورية، فقد تغلبت الاعتبارات السياسية فى نهاية الأمر(٧). إلا أنه بالرغم من الوعود التى أُعطيت للإسرائيليين من بعض الشخصيات السياسية الفرنسية، فقد اعترضت الحكومة الفرنسية فى يوليو ١٩٥٢ على بيع طائرات «الأوراجون» لإسرائيل(٨).

---

(١) Idem.

(٢) Ibid., p. 189.

(٣) Ibid., p. 190.

(٤) Idem.

(٥) Ibid., p.192. - Foreign Relations of the United States, 1952-1954, Vol.IX, The Secretary of Defence to the Secretary of State, top secret letter, 19.4.1952, p. 915.

(٦) بدأ انتاج الأوراجون عام ١٩٥١ ولم تُختبر فى العمليات الحقيقة قبل حرب ١٩٥٦ فى سيناء.

(٧) Kagan, op. cit., p. 191.

(٨) Idem.

ويشير «كاجان» إلى أن «فرنسا وضعت المسألة أمام اللجنة الثلاثية للشرق الأوسط[1]، حيث رفضت بريطانيا بشدة السماح لإسرائيل بالحصول على طائرات فرنسية»[2]. والأرجح أن الرفض البريطانى - إن صحت رواية «كاجان» - يعود إلى قناعة كل من بريطانيا والولايات المتحدة بالتفوق العسكرى الإسرائيلى من ناحية، ورغبة الحكومتين البريطانية والأمريكية فى عدم إفساد الجهود التى كانت تبذلانها للاتفاق مع الحكومة المصرية حول قاعدة قناة السويس ومشاركة مصر فى حلف الشرق الأوسط من ناحية أخرى.

٣- نظرة القيادتين السياسية والعسكرية إلى دور وأسبقية القوة الجوية وأثرها على تطور تلك القوة :

عندما بدأت مرحلة إعادة تنظيم القوات المسلحة الإسرائيلية وتطويرها بعد الهدنة، كان مُتوقعاً أن تلقى القوة الجوية الإسرائيلية حظها من العناية على ضوء انجازاتها فى تلك الحرب، رغم بناء تلك القوة تحت نيران القتال. إلا أن القيادة السياسية - التى ساندت بناء تلك القوة ورعتها طوال الحرب - سرعان ما تخلت عن مساندتها السابقة لعملية تطوير تلك القوة، فى ظل الظروف الإقتصادية الصعبة التى واجهتها إسرائيل بعد الحرب، والفهم الخاطئ لدور القوة الجوية فى الصراع المسلح وأسبقيتها بالنسبة لأفرع القوات المسلحة الأخرى. ولم يكن مصادفة أن اثنين من القادة الثلاثة الذين تولوا قيادة السلاح الجوى الإسرائيلى خلال سنواته الخمس الأولى بعد الحرب، كانا من رجال القوات البرية، ويفتقران إلى الخبرة اللازمة فى مجال القوة الجوية، رغم انجازاتهما فى المجالات الأخرى[3].

وكان أول من واجه موقف القيادتين السياسية والعسكرية بعد الحرب هو الجنرال «أهرون ريميز» قائد السلاح الجوى الإسرائيلى فى ذلك الوقت[4]، والذى شعر بأن نوعية الطائرات

(١) اللجنة الثلاثية للشرق الأوسط هى اللجنة التى تشكلت من ممثلى الولايات المتحدة وبريطانيا وفرنسا لبحث وتنسيق مبيعات الأسلحة من تلك الدول إلى الشرق الأوسط بعد الإعلان الثلاثى.

(٢) Ibid., p. 192.

(٣) بن بورا ودان، يورى، الميراج فى مواجهة الميج، تعريب الهيئة العامة للاستعلامات، قسم ١، (القاهرة . الهيئة العامة للإستعلامات، ١٩٦٧)، ص ٥١-٥٢.

(٤) أهرون ريميز ضابط طيار من خريجى المدرسة البريطانية، خدم فى القوات الجوية الملكية الكندية خلال الحرب العالمية الثانية، وكان رئيسا لأركان السلاح الجوى الإسرائيلى فقائدا له خلال حرب ١٩٤٨، وهو أول قادة هذا السلاح الذين تميزوا بالفهم الصحيح لدور القوة الجوية فى الصراع المسلح.

التى توفرت للقوة الجوية خلال الحرب أصبحت غير ملائمة، بعد أن شهدت طائرات «مسرشميت» نسبة عالية من الحوادث، ولم يبق بحلول عام ١٩٥٠ سوى خمس وعشرين طائرة، كما أن طائرات سپيتفير بالرغم من حالتها الجيدة، لم تكن ملائمة بالمقاييس العالمية فى عصر النفاثات (١).

وقد اصطدم «ريمز» الذى حاول بشدة تحديث القوة الجوية الإسرائيلية ـ بمشكلتى تدبير الاعتمادات المالية اللازمة لتحديث تلك القوة، والفهم الخاطىء من قبل رئاسة الأركان العامة لأسبقية ودور القوة الجوية فى حروب المستقبل، وتخلى القيادة السياسية عن مساندته فى هذا الخلاف.

ويفسر كل من «بن بورا» و «يورى دان» موقف القيادة السياسية من هاتين المشكلتين، بأن كلاً من «بن جوريون» ووزراء ماليته ابتداءً من «كابلان» إلى «ليفى أشكول» ـ الذين شبوا وعاشوا فى الاتحاد السوفيتى ـ كانوا ينظرون إلى الطيران على أنه مجرد هراء(٢). أما كل من «مورى روبنشتاين» و «ريتشارد جولدمان» فقد أشارا إلى أن «بن جوريون» لم يكن يرى أن هناك حاجة إلى قوة جوية قوية، ويفضل إعطاء الأسبقية فى الإنفاق للقوات البرية ونظام الكيبوتز، حيث كان يرى أن تلك المستعمرات هى التى صدت هجوم القوات العربية عام ١٩٤٨، وأن القوات البرية الإسرائيلية هى التى طردت تلك القوات من إسرائيل(٣).

إلا أن الأقوال السابقة تتعارض تماما مع تصريحات «بن جوريون»، والتى أشار إليها «بن بورا» و «يورى دان» نفسهما. فمع بداية عام ١٩٤٩ ـ بعد انتهاء الحرب ـ أشاد «بن جوريون» بجهود القوة الجوية الإسرائيلية فى تلك الحرب بقوله:

«إذا كان دولة إسرائيل موجودة اليوم، وإذا كانت حدودها تمتد من دان إلى إيلات، فهو يرجع إلى جانب كبير إلى السلاح الجوى الإسرائيلى. فلم نكن نستطيع بكل تأكيد أن نصد الغزو العربى ونحرر النقب بدون تفوقنا الجوى» (٤).

وهذا القول من «بن جوريون»، بالإضافة إلى جهوده السابقة فى تدعيم القوة الجوية

(١) Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 64.

(٢) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٣٩ - ٤٠. Ibid., p. 65

(٣) بن بورا، دان، المرجع المشار إليه ص ٥١. Rubinstein and Golman op. cit., p. 65 .

(٤) بن لورا، دان، المرجع المشار إليه، ص ٤٨.

الإسرائيلية توضح ـ دون شك ـ أن رئيس الوزراء ووزير الدفاع كان متفهما تماما لأهمية القوة الجوية وأثرها فى الصراع المسلح، على عكس ماجاء فى الأقوال المشار إليها لأولئك الكتاب.

وإذا كان الأمر كذلك، فلم إذن كان الخلاف حول دعم القوة الجوية الإسرائيلية وتحديثها فى ذلك الوقت، وتخلى القيادة السياسية عن مساندة جهود قائد السلاح الجوى الإسرائيلى فى هذا الشأن؟ وهما أمران تجمع عليهما المصادر الإسرائيلية.

وطبقا لرواية «عيزرا وايزمان» أحد قادة السلاح الجوى الإسرائيلى ووزير الدفاع فيما بعد ـ فإن الخلاف المشار إليه تفجر على أثر مطالبة «ريميز» بدرجة معينة من الاستقلال للسلاح الجوى، وإعطاء ذلك السلاح أسبقية فى الاعتمادات المالية بما يسمح له بالحصول على أعداد كبيرة من الطائرات الحديثة، لمواجهة الدور المنتظر للقوة الجوية الإسرائيلية فى الحرب مستقبلا(١)، وهو ما رفضته رئاسة الأركان العامة ، واعتبرت قائد السلاح الجوى ومعاونيه من الحالمين وأن عليهم أن يزيلوا ذلك الهراء من رؤسهم (٢).

فلم يكن رئيس الأركان العامة يرى فى القوة الجوية ـ فى ظل الظروف القائمة آنذاك، ونوع المعارك التى خاضتها القوات الإسرائيلية أو التى يمكن أن تخوضها مستقبلا ـ أكثر من مدفعية بعيدة المدى، لا تزيد مرتبتها كثيرا عن مستوى اللواء الذى يتبع الأركان العامة ويأتمر بأوامرها(٣). بل إن رئيس الأركان كان يتساءل: لماذا يكون الطيار مختلفا عن رجل المدفعية وسائق الدبابة، ولماذا يجب أن يكون له مستوى مختلف من المعيشة، ويتمتع بطعام وملبس أحسن، ويقيم فى ثكنات أفضل»(٤).

---

(١) Weizman, op. cit., p. 104.

(٢) Idem.

(٣) Idem.

(٤) Idem.

هذا الموقف من رئاسة الأركان الإسرائيلية آنذاك ـ التى لا تفرق بين الطيار وسائق الدبابة ـ يعكس المحنة التى تمر بها أى قوة جوية تتبع لقيادة برية غير متفهمة لطبيعية عمل القوة الجوية الحديثة فى عصر النفاثات ومتطلباتها. وكان على القوة الجوية المصرية أن تمر بنفس المحنة لولا جهود البعثة البريطانية التى حققت لتلك القوة قدرا من الاستقلال منذ عام ١٩٤٦، وخاصة بالنسبة للميزانية مما يسمح بتدبير الاعتمادات اللازمة لتحديث تلك القوة لولا الضغوط البريطانية والأمريكية التى تعرضت لها مصر وسبق الإشارة إليها.

وإزاء استحفال الخلاف بين قيادة السلاح الجوى الإسرائيلى ورئاسة الأركان العامة نتيجة لعدم الاستجابة لمطالب الأولى، وفهم الأخيرة الخاطىء لطبيعة عمل القوة الجوية الحديثة ومتطلباتها، فقد اضطر «بن جوريون» للتدخل فى الأمر، وتشكيل لجنة لدراسة السلاح الجوى(١)، ورغم أن توصيات اللجنة كانت قريبة من مطالب «ريميز»، إلا أن الأخير اضطر إلى الاستقالة فى نهاية الأمر(٢). حيث تحول الموضوع - علي قول «ريميز» - إلى جدل شخصى، فقد «فُسر كل اقتراح مثل إقامة مساكن لعائلات الطيارين بالقرب من القواعد الجوية، أو وضع قائمة (أقدمية) خاصة بالطواقم (الأطقم) الجوية، بأننى أسعى لإقامة جيش مستقل(٣)». كما شعر «ريميز» - بعد سنتين من الإلحاح والمناشدة غير المثمرة - أنه لن يستطيع تغيير موقف رئيس الوزراء ووزير الدفاع من زيادة تدعيم القوة الجوية الإسرائيلية (٤).

ولم يكن أمام قائد السلاح الجوى الإسرائيلى فى نهاية عام ١٩٥٠ سوى تقديم استقالته، ليقنع كلاً من القيادتين السياسية والعسكرية أنه لا يستطيع أن يقوم بوظيفته فى ظل الميزانية والصلاحيات المحدودة المتاحة له، حيث كان يرى أن دور القوة الجوية الإسرائيلية يجب أن يكون أكبر من مجرد تقديم المعاونة للقوات البرية (٥).

ولا يمكن فهم عدم مساندة «بن جوريون » آنذاك لطموحات التحديث والتطور للقوة الجوية الإسرائيلية - والتى كان يلح عليها قائد سلاحه الجوى - إلا لو عرفنا أن الموقف الاقتصادى الإسرائيلى كان غاية فى السوء بعد الحرب التى امتدت طوال عام ١٩٤٨(٦). وهو الموقف الذى كان من أسباب تخلى الحكومة الإسرائيلية عن سياسة عدم الانحياز بين المعسكرين الشرقى والغربى واتجاهها لمساندة السياسة الأمريكية حتى لا تخسر الدعم المالى والاقتصادى الذى

(١) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٣٩ - ٤٠. Weizman, op. cit., p. 105.

(٢) نفس المرجع، ص ٤٠.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) Rubinstein and Goldman, op. cit., p. 65.

(٥) Idem.

(٦) لمعرفة تفاصيل الموقف الاقتصادى الإسرائيلى المتدهور منذ عام ١٩٤٩، حتى عام ١٩٥٢ والمعاونات الأمريكية التى حصلت عليها لمحاولة علاج ذلك الوقف، انظر:

Foreign Relations of the United States, 1952 - 1954, Vol. IX, Memorandum by the Acting Secretary of State to the President, secret, 30.6.1952, op. cit., pp. 953 -599.

تتلقاه إسرائيل من الولايات المتحدة، سواء من الجماعات اليهودية أو الحكومة الأمريكية نفسها. حيث كان على الحكومة الإسرائيلية أن توفر الملجأ وفرص العمل لآلاف المهاجرين الذين وفدوا إلى إسرائيل، فضلا عن إصرار تلك الحكومة على استمرار تدفق المهاجرين إليها بأعداد كبيرة(١).

ويبدو أن « بن جوريون» ـ فى ظل التفوق العسكرى الإسرائيلى العام والموقف الاقتصادى السىء ـ قنع بالتفوق الجوى الذى حققته إسرائيل فى المرحلة الأخيرة من حرب ١٩٤٨، واكتفى بمحاولة الحفاظ على ذلك التفوق بتدعيم القوة الجوية الإسرائيلية بالقدر الذى سبق تناوله عند استعراض جهود تسليح هذه القوة بعد الحرب. ومن هنا جاء موقف رئيس الوزراء فى عدم مساندة مطالب «ريميز» الطموحة لتحديث القوة الجوية، والتى كانت ستُحمِّل الميزانية الإسرائيلية المرهقة مزيداً من الأعباء المالية الإضافية، خاصة وأن دول الإعلان الثلاثى كانت تحافظ من ناحيتها على إبقاء القوة العربية دون المستوى الذى يشكل خطورة على إسرائيل.

كما يبدو أن «بن جوريون» ـ رغم تقديره لأهمية دور القوة الجوية ـ لم يكن مستعداً لإعطاء تلك القوة أسبقية عن القوات البرية التى كان مقتنعا بأهميتها هى لأخرى. إلا أنه حاول الموازنة بين مطالب السلاح الجوى واحتياجات القوات الإسرائيلية الأخرى. أما درجة الاستقلال التى كان يطالب بها قائد السلاح الجوى، فيبدو من روايتى كل من «ريميز» و «وايزمان» أن بن جوريون ـ رغم قدرته على حسم هذه المسألة بصفته رئيسا للوزراء ووزيراً للدفاع فى نفس الوقت ـ فإنه تركها لتقدير هيئة الأركان العامة.

وهكذا قدَّر «لريميز» ألا ينجح فى تحقيق أهدافه فى تحديث القوة الجوية الإسرائيلية وإدخالها عصر النفاثات. فكان كل ماحصلت عليه تلك القوة فى عهده بعد الحرب هو مزيد من طائرات التدريب وعدد قليل من طائرات «الموستانج» من كندا والولايات المتحدة (٢). كما تم فى عهده أيضا إنشاء مدرسة الطيران والمدرسة الفنية، مما سمح بإجراء تدريب الطيران والتدريب الفنى فى إسرائيل بعد أن كان يجرى خارج البلاد. وكانت مجالات التدريب المختلفة هى الإنجاز الحقيقى لتطوير القوة الجوية الإسرائيلية خلال السنتين الأوليين، بعد الحرب

(١) Idem.

(٢) Kagan, op. cit., pp., 167, 174 - 175.

(١٩٤٩ - ١٩٥٠)[١]. وبالرغم من عدم تمكن ريميز من تحقيق طموحاته فى تحديث تلك القوة خلال فترة قيادته، فإنه يمكن القول، إنه تمكن من إرساء قواعد تلك القوة رغم كل الصعوبات التى واجهته.

ولما كان كبار ضباط قيادة السلاح الجوى الإسرائيلى يؤيدون سياسة «ريميز» السابقة ويشاركونه طموحاته تجاه تحديث وتطوير القوة الجوية الإسرائيلية»[٢]، فقد أدى الخلاف مع القيادة الإسرائيلية، حول هذه السياسة ـ ليس إلى استقالة الجنرال «ريميز» فحسب ـ وإنما أيضا إلى تعيين خليفة له من خارج السلاح الجوى الإسرائيلى، هو «شلومو شامير»، والذى كان يُنظر إليه على أنه رجل المهام الصعبة[٣]. ولم يلق تعيين «شامير» ـ بطبيعة الحال ـ ترحيبا فى السلاح الجوى، وقدم بعض القادة الأكفاء منه استقالاتهم. وقد تمت الموافقة على جميع هذه الاستقالات باستثناء استقالة «دان تولكوفسكى» الذى رأى القائد الجديد أن يستبقيه فى الخدمة [٤].

ولم تستمر قيادة «شامير» سوى ثمانية أشهر، أُضطر فيها إلى تولى مسئولية أفرع قيادة السلاح الجوى التى استقال قادتها، بالإضافة الى مسئولية قيادة السلاح نفسه واعتبر القائد الجديد أن مهمته الرئيسية هى إعادة تنظيم تلك القيادة، فعمل على تجميعها فى مدينة الرملة بعد أن كانت أفرعها مبعثرة فى عدة أماكن فى يافا.

وفى عهد شامير أُضيف جناحٌ جديد إلى القوة الجوية الإسرائيلية، وضُمت إليها وحدات الدفاع الجوى، كما أُدخلت عدة تحسينات على القواعد الجوية وأُنشىء العديد من الممرات [٥].

إلا أنه يمكن القول، إن أكبر انجازات تطوير القوة الجوية الإسرائيلية في عهد ذلك القائد كانت فى مجال مشتروات الطائرات، حيث تمت فى عهده صفقة «الموسيكتو» مع فرنسا، كما

---

(١) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٣٧ - ٣٨.

(٢) نفس المرجع، ص ٤١. Weizman, op. cit., p. 105.

(٣) نفس المرجع، ص ٤٠ - ٤١.

(٤) نفس المرجع، ص ٤١.

دان تولكوفسكى أحد القادة الإسرائيلية الذين تخرجوا من المدرسة البريطانية وخدم فى قواتها الجوية خلال الحرب العالمية الثانية، وكان يتمتع ـ كريميز ـ برؤية واضحة وفهم سليم لدور القوة الجوية الحديثة وطبيعة عملها فى الصراع المسلح.

(٥) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٤١ ـ بن بورا ودان، المرجع المشار إليه، ص ٥٢.

بدأت المفاوضات الناجحة مع كلٍّ من إيطاليا والولايات المتحدة، والتى انتهت فى عهد خليفته بصفقتى المقاتلات من طرازى «سبيتفير وموستانج»، التى سبقت الإشارة إليهما(١).

وفى عهد شامير قامت القوة الجوية الإسرائيلية بأولى مهامها القتالية بعد حرب ١٩٤٨، تطبيقا لاستراتيجية الردع التى قررتها الحكومة الإسرائيلية تجاه العرب حيث قامت ثمانى طائرات طرازى «سبيتفير وموستانج» بمهاجمة قرية الحمة السورية، رداً على اشتباك القوات السورية(٢)، مع قوة إسرائيلية حاولت اقتحام المنطقة المنزوعة السلاح على الحدود السورية ـ الإسرائيلية (٣).

وعلى أثر مرض شامير فى أغسطس ١٩٥١ ـ نتيجة للإرهاق الشديد فى العمل ـ اقترح رئيس الأركان العامة تعيين «حاييم لاسكوف» ـ أحد القادة البريين ـ خلفا له بصفة مؤقتة، إلا أنه بعد بضعة أسابيع، تم تثبيت القائد الجديد فى منصبه(٤).

وقد فوجىء «لاسكوف» ـ الذى كان يشغل رئيس شعبه التدريب فى هيئة الأركان العامة ـ بذلك التعيين. وفى لقائه مع «بن جوريون»، حاول «لاسكوف» مراجعة رئيس الوزراء الإسرائيلى فى هذا الاختيار، ومُبديا تشككه فى صحة ذلك القرار، ،نظراً لافتقاره (أى لاسكوف» لأية خبرة سابقة بالقوة الجوية، إلا أن «بن جوريون» أصر على قراره، ورد على تشكك «لاسكوف» بأنه أيضا (أى بن جوريون) لم يكن قبل ذلك رئيساً للوزراء ووزيرا للدفاع(٥).

وقبل أن يتولى «لاسكوف» منصبه الجديد طلب إعادة «دان تولكوفسكى» إلى الخدمة وتعيينه رئيساً لأركان السلاح الجوى، وكان الأخير قد اعتزل الخدمة إلى وظيفة مدنية قبل بضعة أسابيع من تعيين «لاسكوف» قائداً للسلاح الجوى(٦).

---

(١) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٤١ – ٤٣.

(٢) نفس المرجع، ص ٤١.

(٣) تحاول المصادر الإسرائيلية إلقاء تبعة اشتباك الحمة على عاتق القوات السورية، على أساس أن القوة الإسرائيلية التى اشتبكت معها القوات السورية كانت مجرد أفراد من الشرطة لها حق دخول المنطقة وليست قوة عسكرية. – نفس المرجع، ص ٢٢٨ – ٢٢٩.

(٤) نفس المرجع، ص ٤٣.

(٥) نفس المرجع، ص ٤٣ – ٤٤.

(٦) نفس المرجع، ص ٤٤.

ويوضح تقرير القائد الجديد ـ بعد أقل من شهر من توليه منصبه ـ أنه بالرغم من أعمال التطوير التى تمت فى عهد سلفيه، فإن السلاح الجوى الإسرائيلى كان يعانى من أوجه قصور عديدة. فبالنسبة للقيادة كان هناك نقص كبير فى القادة وضباط الأركان، كما كان العديد من الضباط غير قادرين علي القيام بأعمال الأركان بشكل صحيح(١).

وحول الوضع فى الوحدات الجوية، أوضح التقرير المشار إليه أن هناك قصوراً كبيراً فى الإدارة والانضباط، فضلا عن انخفاض الروح المعنوية والمستوي المهنى، كما كانت حالة الاستعداد والقدرة القتالية للوحدات الجوية منخفضة(٢). أما الطيارون، فرغم أنهم كانوا قادرين على قيادة طائراتهم، فإن قليلاً منهم فقط كانوا قادرين على استخدامها فى القتال(٣).

وبالنسبة لمستوى الصلاحية الفنية وحالة المواصلات ومخزونات الذخائر والوقود، يشير نفس التقرير إلى أن بعض الطائرات كانت فى حالة سيئة لسوء الصيانة، كما كان العديد من الطائرات تفتقر إلى قطع الغيار(٤).

ولم تكن المواصلات مع القواعد الحيوية أحسن حالاً من طائراتها، فالمواصلات الخطية كانت سيئة، وتعدد انقطاع الاتصال بين قيادة السلاح الجوى وبعض القواعد الجوية(٥). أما مخزون الذخائر فكان يفتقر إلى القذائف والقنابل الحارقة(٦). كما كان هناك نقص فى مخزونات الوقود، التى لم تكن تكفى لأكثر من خمسة عشر يوما من العمليات (٧).

وقد ركز لاسكوف جهوده على نواحى التدريب، بحكم خبرته السابقة فى هذا المجال، وطبقا لرواية «بن بورا» و «يورى دان»، فإنه كان له الفضل فى إعطاء السلاح الجوى الإسرائيلى شبكة قوية من المدارس ومراكز التدريب والبرامج الدراسية المتعلقة بشئون

(١) نفس المرجع، ص ٤٥.

(٢) نفس المرجع، نفس المكان.

(٣) نفس المرجع، نفس المكان.

(٤) نفس المرجع، نفس المكان.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

(٦) نفس المرجع، نفس المكان.

(٧) نفس المرجع، نفس المكان.

الطيران، فضلا عن التعليم المهنى الذى وفره للأطقم الجوية والأرضية ونُظم التدريب التى وُضعت هم[1].

وقد سمحت الاعتمادات المالية التى خُصصت للسلاح الجوى فى عهد لاسكوف ـ والتى كانت تزيد قليلا عما خصص لذلك السلاح فى عهد «ريميز» ـ بعقد صفقة «الموستانج» السويدية واستكمال صفقة المقاتلات الإيطالية من طراز «سبيتفير»، والتى بدأت مفاوضاتها فى عهد سلفه[2]. كما بدأت فى عهده المفاوضات الناجحة مع الحكومة البريطانية خريف ١٩٥٢ والتى انتهت بتزويد إسرائيل بأربع عشرة طائرة نفاثة من طراز «متيوز» فى عهد خليفته «تولكوفسكى» [3].

ورغم أن «لاسكوف» كان من ضباط القوات البرية، إلا أنه كان متفهما لطبيعية العلاقة بين قيادة السلاح الجوى وهيئة الأركان العامة. ومن ثم، كان لا يوافق على تدخل ضباط تلك الهيئة فى عمل قيادة السلاح الجوى. واصطدم عدة مرات مع هؤلاء الضباط، نتيجة فهمهم الخاطىء لطبيعية أعمال السيطرة التى يمكن أن تمارسها هيئة الأركان العامة على السلاح الجوى[4]. فقد كانت الأخيرة لا تكتفى بتخصيص المهام للسلاح الجوى بل تحاول أيضا التدخل فى تحديد أسلوب تنفيذها، والذى يعتبر من صميم عمل قيادة السلاح الجوى[5].

إلا أن الخلاف والجدل حول علاقة السلاح الجوى بهيئة الأركان العامة، ودور القوة الجوية فى الحرب مستقبلا، لم ينقطع طوال عهد «لاسكوف» الذي استمر قرابة السنتين، بل كان الجدل مع الأخير أشد حدّة عما كان عليه فى عهد «ريميز». الأمر الذى جعل «لاسكوف» يطلب من «بن جوريون» فى يونيو ١٩٥٣ إعفاءه من منصبه والتوصية بتعيين «تولكوفسكى» خلفا له[6].

(١) بن بورا ودان، المرجع المشار إليه، ص ٥٣.

(٢) Rubinstein and Goldman, op. cit. p. 65. - Kagaun, op. cit, pp. 187 - 189.

لم تظهر المصادر الإسرائيلية والغربية أية بيانات رقمية عن الاعتمادات المالية للسلاح الجوى، خاصة مع عدم وجود ميزانية منفصلة لذلك السلاح، وكل ما توفر من بيانات عبارة عن مؤشرات نقص أو زيادة هذه الاعتمادات.

(٣) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٤٧.

(٤) نفس المرجع، ص ٤٥ – ٤٦.

(٥) نفس المرجع، نفس المكان.

(٦) نفس المرجع، ص ٤٧.

وبذهاب «لاسكوف» وتعيين «دان تولكوفسكى» قائداً للسلاح الجوى الإسرائيلى بدأت مرحلة التطوير الشاملة لذلك السلاح، والتى واكبت السنوات الأولى لعهد الثورة المصرية.

ويعكس التقرير السنوى للملحق الجوى البريطانى فى إسرائيل موقف وحالة القوة الجوية الإسرائيلية عام ١٩٥٢، والتى تعبر عن محصلة السياستين الإسرائيلية والغربية تجاه تلك القوة . حيث يشير التقرير إلى أنه خلال ذلك العام «لم يكن هناك تغير يذكر فى موقف الحكومة (الإسرائيلية الذى سبقت الإشارة إليه) من القوة الجوية، وكذلك كان والأمر بالنسبة لسياسة رئاسة الأركان الإسرائيلية تجاه القوة واستمرت تلك الرئاسة .تنظر إلى السلاح الجوى كمدفعية بعيدة المدى أكثر منه قوة جوية مستقلة» (١).

كما يوضح التقرير استمرار رئاسة الأركان فى السيطرة على الشئون المالية السلاح الجوى، وبقاء اعتمادات القوة الجوية غير معلومة لدمجها فى اعتمادات الجيش الإسرائيلى(٢).

وقدر الملحق الجوى البريطانى القوة البشرية فى السلاح الجوى الإسرائيلى عام ١٩٥٢ بخمسة آلاف فرد منها ثلاثة آلاف للقوات الجوية وألفان للمدفعية المضادة للطائرات والرادار ومعدات الإشارة، هذا بالإضافة إلى أفراد الجيش الذين يخدمون القوة الجوية فى الجوانب المشتركة كالتعيينات والمهمات والرصف (الطرق) والتدريب العسكرى... إلخ(٣). أما بالنسبة لطاقة تخريج الطيارين فى كل دورة، فيشير الملحق الجوى البريطاني فى تقريره إلى أنها تزايدت خلال الفترة من عام ١٩٤٩ وحتى عام ١٩٥٢، حيث بلغت فى الدورة الأخيرة اثنين وستين طياراً (٤).

ويوضح نفس التقرير أن عد الطائرات الإسرائيلية بلغ آنذاك ٤١٦ طائرة موزعة ـ تبعا لطرازاتها ـ كما يلى(٥):

٦٤ سبتفير (مقاتلة، بالإضافة إلى ١٨ أخرى غير صالحة للطيران يحتمل استخدامها كقطع غيار).

---

(١) F.O. 371 / 104809, Annex 1 to Despatch No. 1/ 53 by H.M. Air Attaché (Tel Aviv), 9.2.1953. p. 1.

(٢) Idem.

(٣) Ibid., p. 2.

(٤) Ibid. p.. 6.

(٥) Ibid., pp. 4 - 5 .

٣٩ موستانج (مقاتلة، منها ٤ تم وصولها من الصفقة السويدية).

٦٠ موسكيتو (٢ تدريب، ٥٠ قاذفات خفيفة، ٤ مقاتلات ليلية، ٤ استطلاع)(١).

٣ بى - ١٧ (قاذفات متوسطة).

٣ كونستليشن (نقل ثقيل، تعمل مع شركة العال فى مجال النقل الجوى المدنى).

٧ كوماندو (نقل متوسط، تعمل مع شركة العال فى مجال النقل الجوى المدنى).

١٤ داكوتا (نقل).

١٠ رابيد (نقل).

٦ أنسون (نقل).

١٥ كونصول (نقل).

٢ بونانزا (مواصلات).

٥ نورسمان (مواصلات).

٦٨ هارڤارد (تدريب متقدم ، يمكن استخدامها كمقاتلات قاذفة).

٢٩ پيپركب (تدريب ابتدائى ومواصلات).

٤١ فوكر ١١ (تدريب ابتدائى).

٢ كاتلينا (استطلاع بحرى - برمائية).

٢ هلّر ٣٦ (هليكوبتر).

كما يشير تقرير الملحق الجوى البريطانى إلى أن القوة السابقة كانت تشتمل على (٢):

١٠٣ مقاتلة.

٤ مقاتلة ليلية.

---

(١) يشير زئيف إلى أن إسرائيل تسلمت من فرنسا ٦٢ موسكيتو. - شيف، المرجع المشار إليه، ص ٤٢.

(٢) Ibid., p. 4.

٣ قاذفات متوسطة.

٥٠ قاذفة خفيفة.

٤ طائرات استطلاع.

هذا فضلا عن طائرات النقل والمواصلات والتدريب والهليكوبتر. إلا أن التقرير سالف الذكر يشير إلى أن تشكيلات الخط الأول من المقاتلات، لم تكن تزيد عن أربعة أسراب، منها اثنان مجهزان بأربع وعشرين طائرة سبيتفير، وآخران مجهزان بنفس العدد من طائرات الموستانج(١). أما القاذفات فكانت مشكلة من سربين، أحدهما مجهز بثلاث طائرات بى - ١٧ والآخر مجهز بسبع عشرة طائرة موسكيتو(٢).

وقد فسر الملحق الجوى البريطانى الفرق الكبير بين ما تملكه إسرائيل من طائرات وماكان موجودا منها فى تشكيلات الخط الأول آنذاك بأحد أو بعض الاحتمالات الآتية(٣):

(١) عدم توفر الأعداد الكافية من الأطقم الجوية فى ذلك الوقت.

(٢) اتجاه إسرائيل إلى الاحتفاظ باحتياطى كبير من الطائرات.

(٣) شراء أعداد زائدة من الطائرات المتماثلة الطراز لاستخدام بعضها كقطع غيار.

وهذا التفسير الذى ذهب إليه الملحق البريطانى، يتمشى مع ماجاء فى المصادر الإسرائيلية نفسها. فقد أشارت تلك المصادر إلى العجز الكبير فى الأطقم الطائرة بعد عودة المتطوعين الأجانب إلى أوطانهم ابتداءاً من عام ١٩٤٩، حيث لم يبق منهم آنذاك إلا من كان يعمل فى وظائف التدريس أو هيئة القيادة (٤). كما أن صفقة «الموستناج» الأولى من الولايات المتحدة وكذا صفقة «الموسكيتو» اشتملتا على عدد من الطائرات لاستخدامها كقطع غيار للطائرات الأخرى المتوفرة من هذين الطرازين(٥).

---

(١) Ibid., pp. 2 - 3.

(٢) Idem.

(٣) Ibid., p. 6.

(٤) شيف، المرجع المشار إليه، ص ٣٧ - ٣٩.

(٥) نفس المرجع، ص ٤٢ . - Kagan, op. cit., p. 175.

F.O. 371 / 104809. Annex 1 to Despatch No. 1/53, 9.2. 1953, op. cit., p.6.

وفى ظل نظام الخدمة العسكرية الذى أخذت به إسرائيل بعد حرب ١٩٤٨ ـ والذى يعتمد على قوة عاملة محدودة تستند إلى قوة أكبر من الاحتياط الذى يُستدعى عند الضرورة ـ كان طبيعيا أن تكون تشكيلات الخط الأول من الطائرات أقل عددا من الاحتياط الذى يتم تعبئته عند الحاجة. ومن ثم، فقد كان من الضرورى طبقا لنظام الخدمة فى السلاح الجوى الإسرائيلى آنذاك ـ والذى يخدم فيه المرشحون للعمل كطيارين لمدة سنتين ونصف يخرج بعدها الطيار للاحتياط مالم يرغب فى تجديد خدمته مرة أخرى(١) ـ أن تحتفظ قيادة السلاح الجوى الإسرائيلى بعدد كبير من الطائرات كاحتياط تعمل عليه الأطقم الطائرة والفنية الاحتياطية عند تعبئتها(٢). وطبقا لما جاء فى تقرير الملحق الجوى البريطانى فإن قوة احتياط السلاح الجوى الإسرائيلى ـ التى كانت تتراوح فى البداية مابين عشرة آلاف واثني عشر ألف فرد ـ انخفضت عام ١٩٥٢ إلى مابين ثمانية آلاف وعشرة آلاف فرد(٣).

أما عن صلاحية الطائرات، فيشير التقرير السابق إلى أن مستوى تلك الصلاحية كان جيدا جدا، نتيجة الاعتماد على الأعداد الزائدة من الطائرات المتماثلة للحصول على قطع الغيار، خاصة تلك التى توقف انتاجها(٤).

وبالنسبة لتجهيز مسرح العمليات، يشير نفس التقرير إلى أن القوة الجوية الإسرائيلية كانت تعمل آنذاك من ثمانى قواعد جوية ومطارات هى، «رامات داڤيد»، «كفارسيركين»، «عكير»، «كستينا»، «الرملة»، «صرفند»، «حيفا»، «بير سبع»، كما كان يجرى عام ١٩٥٢ إنشاء مطار جديد شمال هرتسليا (ريشبونا) يصلح للقاذفات المتوسطة (٥). أما شبكات الرادار فيشير التقرير إلى وجود مابين أربع وسبع وحدات موزعة فى إسرائيل (٦).

وهكذا نرى كيف عملت سياسة التوازن فى العلاقت الخارجية الإسرائيلية بين الشرق والغرب، وقصور الاعتمادات المالية التى خصصت للقوة الجوية الإسرائيلية فى سنواتها الأولى

(١) Weizman, op. cit., p. 133.

(٢) كانت الأطقم الطائرة والفنية والمجندون يستدعون فترة كل سنة للتدريب كل فى تخصصه.

(٣) F.O. 371 / 104809, Annex 1 to Despatch No. 1/53, 9.2.1953, op. cit., p. 2.

(٤) Ibid., p. 6.

(٥) Ibid., pp. 4 - 6.

(٦) Ibid., p. 6.

بعد الحرب، بالإضافة إلى الخلاف حول دور القوة الجوية وأسبقيتها على تأخير تحديث تلك القوة وتعطيل دخولها عصر النفاثات فى سنواتها الأولى.

وحتى حين بدأت السياسة الإسرائيلية فى الانحياز إلى الغرب، كانت حكومتا بريطانيا والولايات المتحدة تحاولان آنذاك الحفاظ على استقرار منطقة الشرق الأوسط، وتنظيم دولها فى أحلاف لمواجهة الاتحاد السوفيتى، ومن ثم، كانت دول الغرب المنتجة للسلاح حريصة على حفظ التوازن العسكرى بين كل من إسرائيل والدول العربية، طبقا لما جاء فى إعلانها الصادر فى الخامس والعشرين من مايو ١٩٥٠.

ولما كانت تلك الدول ترى أن إسرائيل قد خرجت من الحرب بتفوق عسكرى شامل على الدول العربية، فقد سمحت ببيع كميات محدودة من الأسلحة والطائرات لكل من مصر وإسرائيل بما لا يخل بميزان القوى بين إسرائيل من ناحية وكل الدول العربية من ناحية أخرى.

ففى مقابل الأعداد المحدودة من طائرات القتال التي سمحت بريطانيا بتسليمها لمصر، والتى لم تتجاوز إحدى وخمسين طائرة [(١)]، لتشجيعها على الاتفاق مع بريطانيا حول قاعدة قناة السويس، وحلف الشرق الأوسط، فقد سمحت فرنسا ببيع اثنتين وستين طائرة من طراز «موسكيتو» لإسرائيل كما سمحت الولايات المتحدة للأخيرة بصفتين من طراز «موستانج» شملت أخراهما عشرين طائرة. كما لم تعترض دول الإعلان الثلاثى على بيع خمس وعشرين «موستانج» إضافية من السويد وثلاثين سبيتفير أخري من إيطاليا إلى إسرائيل، كما فعلت بالنسبة لمصر، حتى توازن ماتم تسليمه للدول العربية مجتمعة.

ولم تكن الاعتبارات الدولية وحدها التى عاقت تحديث القوة الجوية الإسرائيلية واستبدال طائرات قتالها بأخرى من النفاثات فى ذلك الوقت، فإن الموقف الاقتصادى الإسرائيلى السىء بعد الحرب وقلة الاعتمادات المالية التى خُصصت للسلاح الجوى آنذاك، هما أكثر ماعاق تحديث تلك القوة. ففى الوقت الذى سمحت فيه الاعتمادات المالية التى خُصصت للقوة الجوية

(١) كان هذا العدد يشمل إجمالى الطائرات النفاثة التى تسلمتها مصر آنذاك (١٢ متيور، ٢٧ فامبير) من جملة النفاثات التى تم التعاقد عليها وبلغت حتى ذلك الوقت ١٠٥ طائرة (٣٩ متيور، ٦٦ فامبير) بالإضافة إلى ١٢ طائرة من طراز فيورى ذات المحركات المكبسية.

المصرية عامى ١٩٤٨ - ١٩٤٩ بالتعاقد على مائة وخمس طائرة مقاتلة نفاثة(١)، فإن الاعتمادات المالية الإسرائيلية لم تسمح بالتعاقد على أكثر من أربع عشرة طائرة من طراز متيور النفاثة عام ١٩٥٢(٢). ومن ثم، اتجه الإسرائيليون المسئولون عن مشتروات الأسلحة إلى البحث عن الطائرات الرخيصة الثمن من فائض الدول الأخرى، مثلما حدث بالنسبة لطائرات الموستانج والموسكيتو وطائرات سبيتفير(٣).

كما أدى الخلاف حول دور القوة الجوية الإسرائيلية وأسبقيتها فى الاعتمادات المالية بالنسبة لباقى القوات المسلحة، وطبيعة علاقتها بهيئة الأركان العامة إلى تغير قيادة السلاح الجوى ثلاث مرات خلال تلك الفترة، تولى القيادة فى اثنتين منهما قائدان بريان، مما كان له آثاره السلبية على تطور القوة الجوية الإسرائيلية. وعلى حد قول «بن بورا» و «يورى دان»، فإن القوة الجوية الإسرائيلية كانت تنمو فى الفترة الواقعة بن عام ١٩٥٠ ومنتصف عام ١٩٥٢ على الأرض أكثر مما كانت تنمو فى الجو(٤).

إلا أنه يمكن القول، أنه بالرغم من تأخير تحديث القوة الجوية الإسرائيلية وسبق القوة الجوية المصرية لها فى دخول عصر النفاثات، فإن التوازن العسكرى الذى عملت دول الإعلان الثلاثى على تحقيقه بين إسرائيل والدول العربية مجتمعه، والحظر الذى فرضته الحكومة البريطانية على تسليم معظم التعاقدات المصرية من الطائرات النفاثة، سمح للقوة الجوية الإسرائيلية بالحفاظ على تفوقها الجوى الذى حققته خلال المرحلة الأخيرة من حرب ١٩٤٨ فى مواجهة القوة الجوية المصرية. وهو الأمر الذى يعكسه بجلاء الجدول التالى الذى يوضح مقارنة القوى الجوية للجانبين عشية قيام الثورة المصرية فى الثالث والعشرين من يوليو ١٩٥٢.

(١) لم تتسلم مصر - كما رأينا - سوى ٣٩ طائرة نفاثة، فقدت القوة الجوية ثلاثا منها خلال التدريب وفى إحدى العروض العسكرية، وحظرت بريطانيا تسليم باقى الطائرات.

(٢) Kagan, op. cit., p. 193.

(٣) Ibid., pp. 173 - 175.

(٤) بن بورا ودان، المرجع المشار إليه.

جدول رقم (١٥)

مقارنة القوى الجوية للجانبين عام ١٩٥٢

النوع	عدد الطائرات المتوفرة		المقارنة		ملاحظات
	مصر	إسرائيل	مصر	إسرائيل	
المقاتلات والمقاتلات القاذفة	٥٥[١]	١٠٣	١	١,٩	(١) منها ٣٦ مقاتلة نفاثة
المقاتلات الليلية	–	٤	صفر	١	
القاذفات الخفيفة	–	٥٠	صفر	٥٠	
القاذفات المتوسطة	١٧[٢]	٣	١	,٢	(٢) صالح منها ٩٠٠ طائرات
الاستطلاع	١٢	٤	١	,٣	
النقل المتوسط	٢٨	٥٢	١	١,٩	
النقل الثقيل	–	٣[٣]	صفر	٣	(٣) تعمل فى خدمة الطـيران المدنى فــى الأحــوال العادية.
المواصلات	١١	٧	١	,٦	
الإجمالى	١٢٣[٤]	٢٢٦[٥]	١	١,٨	(٤) نسبة الصلاحية ٦٥٪ (٥) نسبة صلاحية حوالى ٨٠٪

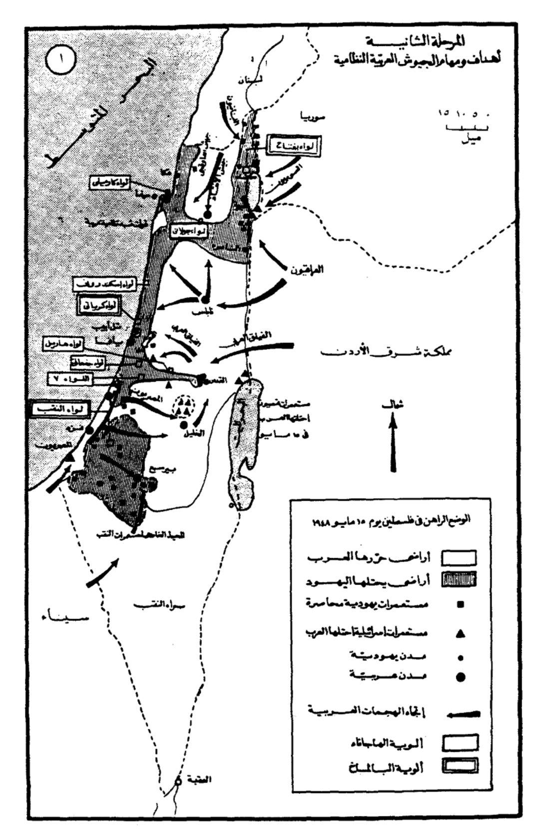
من الجدول السابق، نرى أنه بالرغم من توفر ست وثلاثين طائرة مقاتلة نفاثة لدى القوات الجوية المصرية فى ذلك الوقت، فإن عدد طائرات القتال الإسرائيلية ـ ومعظمها من أحدث المقاتلات المروحية آنذاك (سبيتفير ١٦ – موستانج) التى لم تكن تقل كثيراً فى خصائصها عن الأجيال الأولى من النفاثات المصرية من طراز «ڤامبير» و «متيور» ـ كان ضعف طائرات القتال المصرية، فى الوقت الذى كانت فيه القوة الجوية المصرية تفتقر للمقاتلات الليلية التى توفرت لنظيراتها الإسرائيلية.

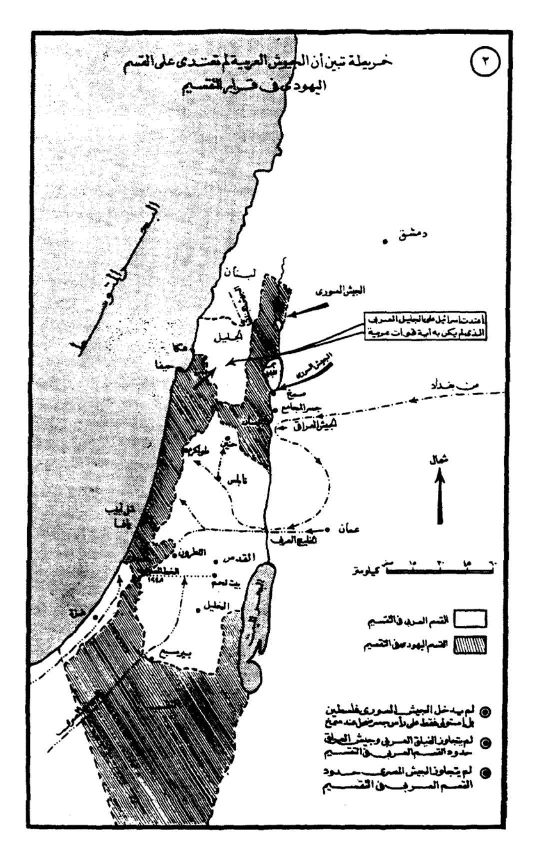
كما توفر للأخيرة قوة من الطائرات القاذفة تزيد عن ثلاثة أمثال نظيرتها المصرية، فى الوقت الذى بلغت فيه طاقة النقل الجوى الإسرائيلى أكثر من ضعف تلك الطاقة على الجانب المصرى. فإذا أضفنا إلى ذلك سوء الحالة الفنية لطائرات القوة الجوية المصرية التى كانت تفتقر إلى قطع الغيار ـ كما رأينا فى سياق هذا الفصل ـ فإنه يتضح لنا مدى القصور الذى كانت تعانى منه تلك القوة مقارنة بنظيرتها الإسرائيلية. حيث قُدر للقوة الجوية المصرية أن يتأخر تطورها سنوات طويلة أخري، وتتدهور حالتها الفنية ومستوي تدريبها، بالرغم من توفر الاعتمادات المالية لتلافى ذلك القصور.

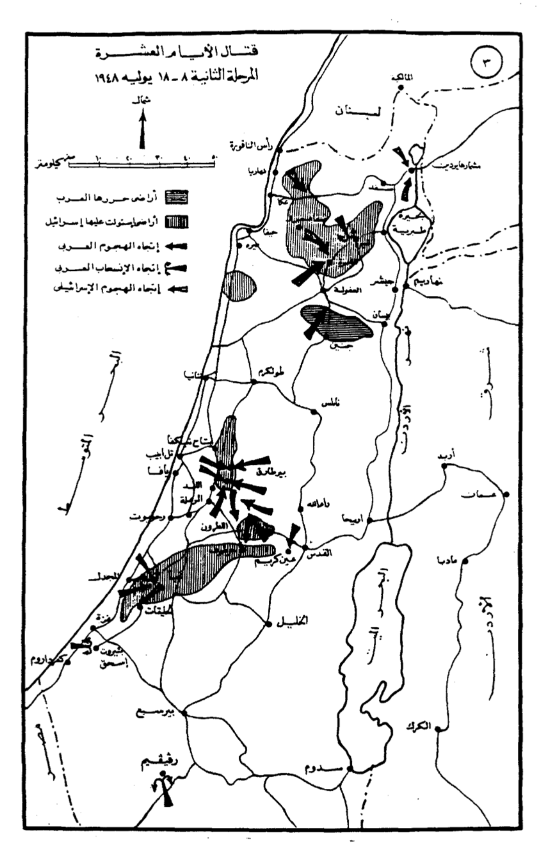
فقد كان على مصر أن تدفع ثمن ذلك كله من تحرر ترابها ووحدة نيلها وحرية قرارها، وهو ما رفضته معظم حكومات تلك الحقبة على اختلاف مذاهبها السياسية. وحتى وزارة إبراهيم عبد الهادى التى قبلت ـ تحت ضغط الملك ـ الدخول فى مباحثات عسكرية لأغراض الدفاع المشترك مع تعليق مطلب الجلاء مؤقتا، لم تستطع أن تضع ماقبلته من تنازل فى وثيقة مكتوبة تدينها أمام التاريخ.



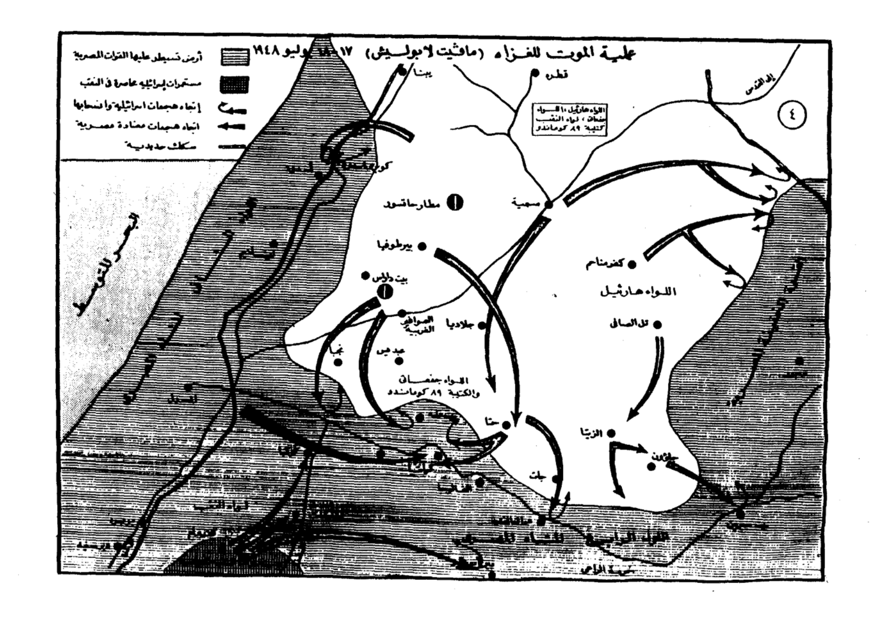
الخرائط


المرحلة الثانية
أهداف ومهام الجيوش العربية النظامية
١
البحر المتوسط
لبنان
سوريا
٠ ٥ ١٠ ١٥
ميل
لواء يفتاح
لواء كارميلى
عكا
حيفا
لواء جولانى
العراقيون
لواء إسكندرونى
لواء كرياتى
نابلس
تل أبيب
يافا
لواء هارئيل
اللواء ٧
لواء النقب
المصريون
غزة
الخليل
القدس
بئر سبع
مملكة شرق الأردن
شمال
صحراء النقب
سيناء
العقبة
الوضع الراهن فى فلسطين يوم ١٥ مايو ١٩٤٨
أراضى حررها العرب
أراضى يحتلها اليهود
مستعمرات يهودية محاصرة
مستعمرات إسرائيلية احتلها العرب
مدن يهودية
مدن عربية
إتجاه الهجمات العربية
ألوية الهاجاناه
ألوية البالماخ

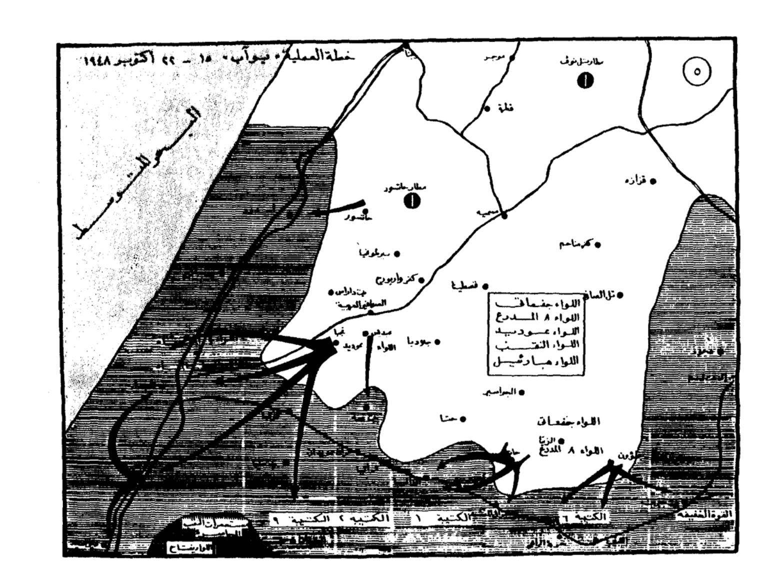

٣
خريطة تبين أن الجيوش العربية لم تعتدى على القسم
اليهودى فى قرار التقسيم
دمشق
لبنان
الجيش السورى
اعتدت اسرائيل على الجليل العربى
الذى لم يكن به أية قوات عربية
الجليل
عكا
حيفا
من بغداد
سمخ
جسر المجامع
الجيش العراقى
جنين
طولكرم
نابلس
شمال
عمان
اللطرون
القدس
بيت لحم
الخليل
بيرسبع
كيلومتر
القسم العربى فى التقسيم
القسم اليهودى فى التقسيم
لم يدخل الجيش السورى فلسطين
بل استولى فقط على رأس جسر صغير عند سمخ
لم يتجاوز الفيلق العربى وجيش العراق
حدود القسم العربى فى التقسيم
لم يتجاوز الجيش المصرى حدود
القسم العربى فى التقسيم



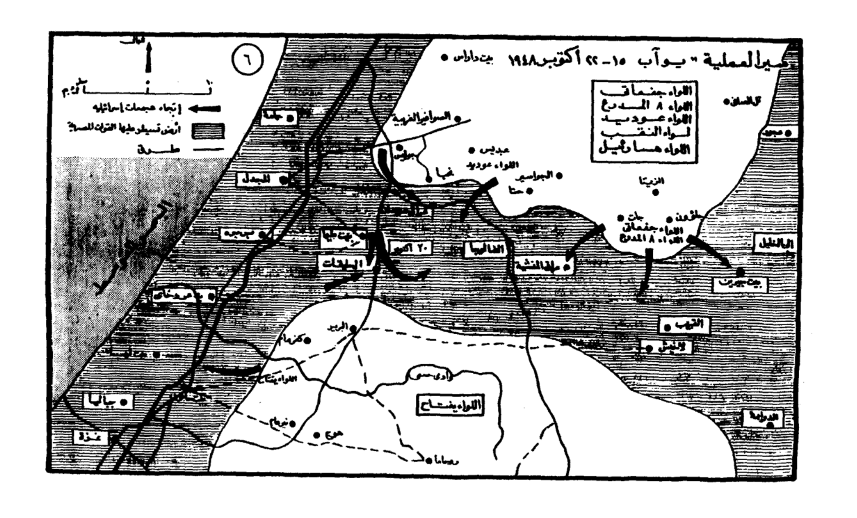
قتال الأيام العشرة
المرحلة الثانية ٨ - ١٨ يوليه ١٩٤٨
٣
شمال
صفر ١٠ ٢٠ ٣٠ ٤٠ ٥٠ كيلومتر
أراضى حررها العرب
أراضى استولت عليها إسرائيل
إتجاه الهجوم العربى
إتجاه الإنسحاب العربى
إتجاه الهجوم الإسرائيلى
المالكية
لبنان
رأس الناقورة
نهاريا
مشمارهايردين
صفد
عكا
حيفا
بحيرة طبرية
جيشر
نهاريم
العفولة
بيسان
جنين
طولكرم
نابلس
تل ابيب
يافا
اللد
الرملة
رحبوت
اللطرون
رام الله
أريحا
القدس
عين كريم
أربد
عمان
مادبا
الخليل
المجدل
غزة
كفرداروم
الكرك
سدوم
رفيفيم



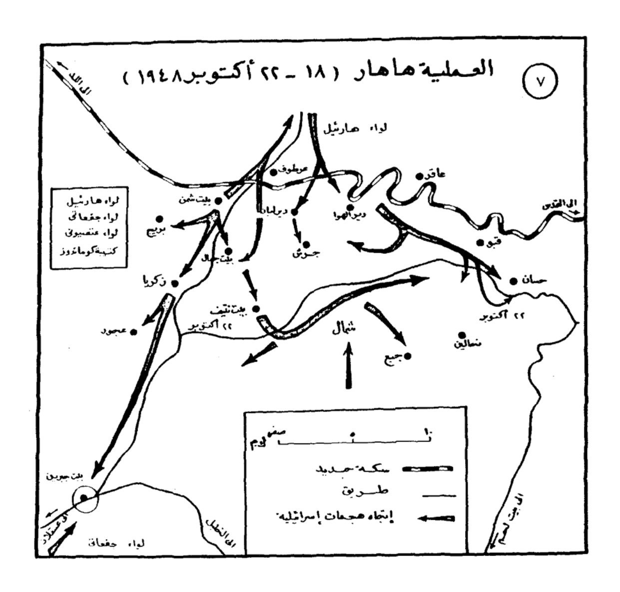
عملية الموت للغزاه (ماڤيت لاپولشيش) ١٧ - ١٨ يوليو ١٩٤٨
أرض تسيطر عليها القوات المصرية
مستعمرات إسرائيلية محاصرة فى النقب
إتجاه هجمات اسرائيلية وانسحابها
اتجاه هجمات مضادة مصرية
سكك حديدية
اللواء هارئيل ١١ اللواء
جفعاتى ، لواء النقب
كتيبة ٨٩ كوماندو
البحر المتوسط
يبنا
قطره
إلى القدس
مطار حاقسود
سمية
بيرطوفيا
بيت داراس
السوافير الغربية
جلاديا
كفرمناحم
اللواء هارئيل
تل الصافى
عبديس
نجبا
اللواء جفعاتى
والكتيبة ٨٩ كوماندو
حتا
جت
الزيتا



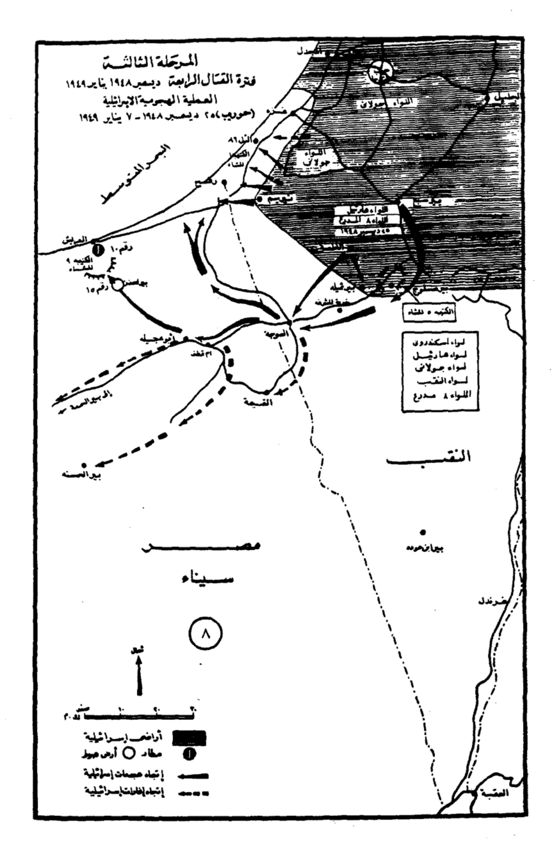
خطة العمليات «يوآب» ١٥ – ٢٢ أكتوبر ١٩٤٨
البحر المتوسط
موجير
مطار تل نوف
فلوجة
قزازه
مطار حاتسور
حاتسور
سميه
كفرمناحم
بيرطوفيا
كفر واربورج
قسطينة
تل الصافي
بيت داراس
المستوطنة الجنوبية
نجبا
عبدس
عراق سويدان
بيت جوبرين
جولوديا
اللواء
البراسيم
حتا
اللواء جفعاتي
الزيتا
اللواء ٨ المدرع
اللواء جفعاتي
اللواء ٨ المدرع
اللواء عوديد
اللواء النقب
اللواء هارئيل
الكتيبة ٩
الكتيبة ٢
الكتيبة ١
الكتيبة ٦
القوة الخفيفة



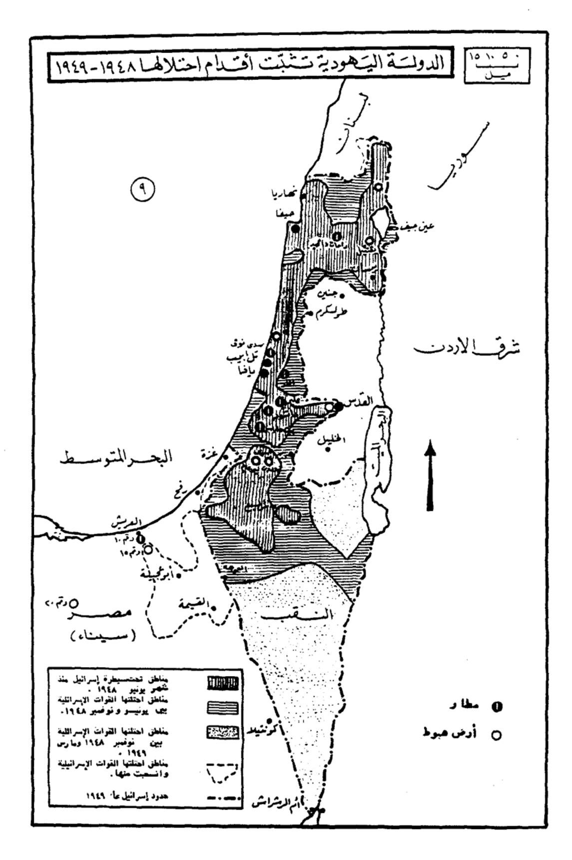
سير العملية " يوآب ١٥ - ٢٢ أكتوبر ١٩٤٨
اللواء جفعاتي
اللواء ٨ المدرع
اللواء عوديد
لواء النقب
اللواء هارئيل
٦
كم
إتجاه هجمات إسرائيلية
أرض تسيطر عليها القوات المصرية
طريق
بيت داراس
تل الصافي
عجور
السوافير الغربية
جولس
عبديس
اللواء عوديد
الجواسير
حتا
الزيتا
جت
اللواء جفعاتي
اللواء ٨ المدرع
بيت جبرين
عراق المنشية
الفالوجا
٢٠ أكتوبر
المجدل
جامة
القبيبة
الدوايمة
البريج
وادي سمسم
اللواء يفتاح
روحاما
هوج
جباليا
غزة

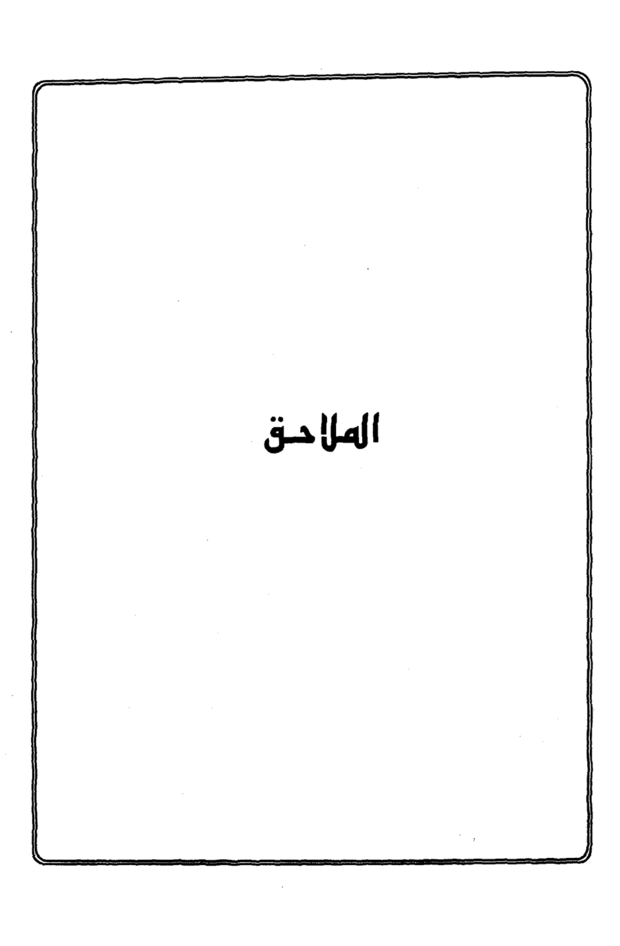


٧
العملية هاهار (١٨ - ٢٢ أكتوبر ١٩٤٨)
إلى اللد
لواء هارئيل
عرطوف
عاقر
إلى القدس
بيت شمن
دير ابان
دير الهوا
برقة
جرش
قبو
بيت جمال
زكريا
حسان
بيت نتيف
٢٢ أكتوبر
عجور
٢٢ أكتوبر
شمال
جبع
نحالين
لواء هارئيل
لواء جفعاتي
لواء عتصيوني
كتيبة كوماندوز
١٠
٥
صفر
كم
سكة حديد
طريق
إتجاه هجمات إسرائيلية
بيت جبرين
إلى عسقلان
لواء جفعاتي
إلى الخليل
إلى بيت لحم



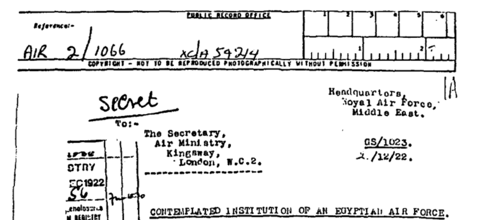
المرحلة الثالثة
فترة القتال الرابعة ديسمبر ١٩٤٨ يناير ١٩٤٩
العملية الهجومية الإسرائيلية
(حوريب) ٢٥ ديسمبر ١٩٤٨ - ٧ يناير ١٩٤٩
البحر المتوسط
التل ٨٦
العريش
رقم ١٠
رقم ١٥
العوجة
أبو عجيلة
القسيمة
بير الحسنه
الكتيبة ٥ للمشاة
لواء اسكندروني
لواء هارئيل
لواء جولاني
لواء النقب
اللواء ٨ مدرع
النقب
مصر
سيناء
العقبة
٨
شمال
أراضي إسرائيلية
مطار
أرض هبوط
إتجاه هجمات إسرائيلية
إتجاه إغارات إسرائيلية


الدولة اليهودية تثبت أقدام احتلالها ١٩٤٨-١٩٤٩
٠ ٥ ١٠ ١٥
ميل
لبنان
سوريا
٩
نهاريا
حيفا
عين جيف
جنين
طولكرم
سدي دوف
تل أبيب
يافا
شرق الأردن
القدس
الخليل
البحر المتوسط
غزة
رفح
العريش
رقم ١٠
رقم ١٥
أبو عجيلة
رقم ٢٠
مصر
(سيناء)
القيمة
النقب
كونتيلا
أم الرشراش
مناطق تحت سيطرة إسرائيل منذ شهر يونيو ١٩٤٨ .
مناطق احتلتها القوات الإسرائيلية بين يونيو و نوفمبر ١٩٤٨.
مناطق احتلتها القوات الإسرائيلية بين نوفمبر ١٩٤٨ ومارس ١٩٤٩ .
مناطق احتلتها القوات الإسرائيلية وانسحبت منها.
حدود إسرائيل عام ١٩٤٩
مطار
أرض هبوط



الملاحق

ملحق (١)



Secret

1A

Headquarters,
Royal Air Force,
Middle East.

To:-
The Secretary,
Air Ministry,
Kingsway,
London, W.C.2.

GS/1023.
2./12/22.

CONTEMPLATED INSTITUTION OF AN EGYPTIAN AIR FORCE.

Sir,

I have the honour to report that I have been informed by the R.A.F. Liaison Officer (Squadron Leader W.D.Long) attached to the Ministry of Communications, Egyptian Government, that the institution of small air force units at Sollum and Rafa is contemplated by the Egyptian Government.

2. The object of these units is to carry out patrol work in connection with the prevention of gun-running, etc., on the Egyptian Frontiers. Such Unit would probably consist of four two-seater machines each.

3. I understand that the present intention of the Egyptian Government is to form an air force which is not dependent in any way on the Royal Air Force. As it is possible, however, that when they have assessed the cost of the proposal they will find it excessive, I request to be informed whether (1) the Air Ministry would view favourably a proposal that the work should be done by the Royal Air Force on repayment, and if so, what would be the cost to (2) the Egyptian Government of two flights of four machines each, stationed at Sollum and Rafa respectively. The cost of the provision of buildings could be estimated at this Headquarters, so that the figures supplied by the Air Ministry should include all other charges.

4. It is obvious that the Egyptian Government cannot raise an air service without the assistance of European instructors for training purposes, and that they must obtain the equipment from Europe or America. It appears to me also that if the (3) Egyptian Government wish to raise an air service and are prepared to find the money, the British Government would not wish to oppose it. If this is the case, it is obviously to the interest of the British Empire in general and the British aviation in particular, that they should be dependent upon us rather than on some foreign country.

5. In case, therefore, the Egyptian Government make a request for information as to the possibility of training facilities being afforded at R.A.F. stations in Egypt, for Egyptian Army personnel training as pilots, observers and mechanics, may I please be informed:-

تابع ملحق (١)

- 2 -

(4) (a) Whether the Air Ministry would allow such training to be undertaken at say No. 4, Flying Training School.

(5) (b) What would be the estimated cost of training pilots up to the graduation stage of Bristol Fighters or D.H.9.As.

(6) (c) What would be the average cost of training Egyptians to qualify for trades in the several R.A.F. groups.

(7) 6. Further, I request to be informed whether the Air Ministry would be prepared to assist by carrying out overhauls of engines and machines, supply of spares, etc., on repayment, should the Egyptian Government so desire.

7. It may happen that I am in a position to influence the Egyptian Government in the choice of the type of machine for this air service. The actual work required by them could probably be carried out by a type of machine of lower performance than the Bristol Fighter or D.H.9.A. which could be obtained for a lower price than those types. An Egyptian air force equipped with such a type of machine would be of less danger to British Forces in the event of trouble between us and the Egyptians, than if more efficient machines were obtained. On the other hand, if the Egyptian air service was equipped with one of the British standard types, it would be of use as a reinforcement in the event of an attack on Egypt from outside. In this connection it is to be remembered that the British Government have undertaken the defence of Egypt against external enemies.

(8) As reduction of cost is likely to be of some consideration with the Egyptian Government, and as I do not think that the Egyptian Air Force would be of any fighting value for many years, if ever, I am of opinion that they should be advised to employ one of the cheapest type which will do the work required, but I should like to have the views of the Air Ministry on this subject.

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient servant,

[signature]

H.Q., Cairo.
2/12/1922.

Air Vice Marshal,
Air Officer Commanding,
Royal Air Force,
Middle East.

ملحق (٢)

39A

NOTE ON PRESENT SITUATION.

1. On the 22nd July, the S.of S. asked us for the present position with regard to the formation of an Egyptian Air Force as reported in the "Times" and "Morning Post" of the 21st inst. You will remember that the advisability of raising an Egyptian Air Force was first contemplated by the Egyptian Government in November 1922 and Sir E. Ellington (then A.O.C. Egypt) asked for our views on the subject.

It was decided then that our policy should be to give Egypt as much help in the formation of an Air Force as we could if they were determined to go on with it. A.O.C. Egypt was informed of this decision by letter on the 19th January 1923.

2. On November 7, 1924, the matter was again raised (semi-officially) by the A.O.C., Middle East; as a result of which, a letter was drafted to the Foreign Office stating that the Air Council had been informed that the Egyptian Government were re-opening the question. This letter however was never despatched as we were semi-officially advised that owing to the present situation in Egypt, the matter should be delayed. The A.O.C. was accordingly informed of this in a private letter from C.A.S. dated 24.11.24.

3. Nothing further was heard of the project until early this year. On February 6th A.O.C. Egypt reported that a sum of £300,000 had been set aside in the Estimates for certain military forces and equipment which included an air force. He stated further that £150,000 had been already appropriated for military requirements, leaving only £150,000 now for distribution. The general impression, which was shared by Lord Allenby and the A.O.C., was that nothing would be done in the matter during the present financial year.

Reply attached 9.S.374/24/7.

4. The A.O.C. has now been asked to forward a report on the situation as it stands to-day. It is known that S/L Long (Aeronautical Adviser to Ministry of Communications) has prepared a report, at the request of the Egyptian Government, on the possibility of creating an Egyptian Air Force, and the A.O.C. has been asked to forward a copy of this.

5. I have just been informed by the Foreign Office that a letter has been received from the Acting High Commissioner, Egypt, stating that proposals have been put forward for an Egyptian air force and asking for our co-operation. The Foreign Office are sending over the letter asking us for our comments.

6. Apart from the above we have also heard from a secret source that the Egyptian Government are negotiating with Junkers for the establishment of a civil postal route between Alexandria and Trieste.

25.7.25

ملحق (٣)

55 A 32

SECRET.

Headquarters,
Royal Air Force,
Middle East.

To:-
The Secretary,
Air Ministry,
Kingsway. London. WC2.

ME/2259/Air.1.
1/8/25.

EGYPTIAN AIR FORCE.

Sir,

With reference to my submission No. ME/2259/Air.1., dated the 25th. July, 1925, I have the honour to report that, on Monday, the 27th. July, 1925, I was informed that the Egyptian Council of Ministers had rejected the proposals put forward by Squadron Leader W.D. Long, O.B.E., Air Consultant to the Egyptian Government, in response to their request, and had instructed him to prepare new proposals based on the principle of the creation of a small force solely for anti-smuggling and contraband services. On no account had the force to be a military one, and the aeroplanes were to be of a simple and safe type, easy to fly and suitable for desert reconnaissance work.

2. Squadron Leader Long accordingly prepared a new scheme, a precis of which I submitted to you by telegram on the evening of the 27th. July, 1925. I now forward a copy of the actual report prepared by Squadron Leader Long, in which it will be noticed that he was only given 48 hours in which to prepare it : therefore, all the figures must be regarded as liable to considerable revision.

3. For convenience, I summarise the proposals hereunder :-

(a) The Force to consist of two flights of four aeroplanes each, to be stationed at Mersa Matruh, on the western desert.

(b) A combined Repair and Stores Section to be established in the vicinity of Alexandria, preferably at an aerodrome which will also be used for civil aviation purposes.

(c) The British Government to be asked to give their sanction to the following :-

(i) Four Egyptian Officers to be sent forthwith to Cranwell to be taught to fly.

(ii) Nine Egyptian Officers for training as pilots; five officers for training in technical and stores duties, and 150 mechanics, to be trained by the Royal Air Force in Egypt; the course lasting two years.

تابع ملحق (٣)

(iii) In the 3rd. year of development of the scheme, one Flight Lieutenant and four skilled airmen to be loaned from the British Royal Air Force to act as advisors to the Egyptian Flying Unit.

(iv) In the 4th. year of development; a similar staff to be loaned as advisors for the Repair and Stores Sections, and for general staff work

With regard to civil aviation; the proposals are :-

(d) To establish two aerodromes - one near Alexandria, and the other one near Cairo - for the reception of commercial aircraft.

(e) To send five officials to England for a two years' course to learn technical and administrative duties in connection with the supervision of civil aviation as in force in the United Kingdom.

4. The question of sending certain of the personnel to other European countries to be trained was discussed at length, and I understand there was a certain amount of feeling in support of this proposal. Squadron Leader Long was able to persuade the Council to have all personnel trained under the same "aegis", as set forth in paragraph 3(c) above. I understand the Council of Ministers were particularly gratified with Squadron Leader Long's suggestion that possibly the British Air Ministry might agree to train the majority of the Egyptian personnel in Egypt.

5. I understand sanction was not actually granted to this scheme, though it was favourably received; and Squadron Leader Long was instructed to prepare further details, and to prepare a draft letter to the High Commissioner of Egypt asking the British Government to provide the facilities outlined above.

6. I attach extracts from a private letter received from Squadron Leader Long, and Report of the Meeting of the Council of Ministers, which throw light on the present situation.

7. I have not yet discussed this reduced scheme for the Egyptian Air Force with the High Commissioner or the General Officer Commanding, British Troops in Egypt, but, from a previous conversation, I gathered the following :-

(a) That the Acting High Commissioner is in favour of allowing the Egyptian Government to have a small Air Force if they desire it, and that he considers we should minimise the military risks that we may have to run, by limiting the size, etc., of the Egyptian Air Force.

تابع ملحق (٣)

34

- 3 -

(b) That the view of the General Officer Commanding, British Troops in Egypt, is bound to be that the creation of any Egyptian Air Force to a certain degree increases his responsibilities in connection with the preservation of order in Egypt, and the safeguarding of British interests. The possibility of Egyptian troops, and, similarly, any Egyptian Air Forces, taking hostile action against the British Forces in the case of internal unrest has to be considered.

8. Except for the military point of view, and the incentive it may give to mandated territories, and to India, to create similar local forces, I can see no objection to the Egyptian Government possessing an Air Force. I do not think that they would interfere in any way with any forces of British aircraft which the Air Ministry may desire to station in Egypt for purposes other than co-operation with the British Troops in Egypt.

9. With regard to the military point of view, whilst in sympathy with the view I feel sure the General Officer Commanding holds, I do not think that these particular proposals of the Egyptian Government constitute much of a mena-e. Very possibly, the General Officer Commanding will agre on this.

10. No doubt the political aspect of the question as to whether or not the Egyptian Government should be allowed to have an Air Force will be adequately represented by the High Commissioner; but I feel bound to say it seems rather difficult to deny the Egyptian Government the establishment of a small Air Force ostensibly purely for civil and administrative purposes. As far as I am able to learn, it would appear that there is no ulterior motive in the minds of the Egyptian Government in the direction of converting this Force into a military one if occasion demands it.

11. There seems to be considerable justification for the Egyptian Government wishing to employ aircraft on frontier anti-smuggling and contraband services. I rather they are very anxious to stop the illicit trade which goes on over the Eastern and Western Frontiers, and I consider aircraft might be of assistance in doing so.
Should the British Government decide to object to the creation of this Egyptian Air Force, I would suggest they should offer, as an alternative, the services of British aircraft to undertake any civil or administrative air duties which the Egyptian Government may require. Some years ago, a certain amount of assistance was given by the British Royal Air Force in connection with illicit trade over the frontiers, but, since the declaration of independence in February, 1922, no request for assistance of this nature has been made. Annual surveys of the Nile for the Irrigation Department only have continued to be carried out.

تابع ملحق (٣)

12. In my previous above-quoted letter, I raised the question, in the event of an Egyptian Air Force being created, of allowing some portion thereof being stationed in the Canal Zone. Although this project does not feature in the latest scheme which is now being considered, I think it would be well to deal with this point now.

I understand the General Officer Commanding is averse to permitting any unit of the Egyptian Air Force being stationed on the Canal Zone, but I have pointed out to him that it is almost impossible to forbid stationing Egyptian aircraft within effective flying range of the Canal, and that, in some respects, it might be preferable to have the aircraft stationed close to the military camps on the Canal Zone than to have them in some less accessible station within 40 or 50 miles of the Canal, where they would be within easy bombing range of the Canal.

Personally, I am of the opinion that, if there is any fear of the employment of units of the Egyptian Air Force for military purposes against the British, it would be best to safeguard against it by endeavouring to persuade the Egyptian Government to station those units, as far as possible, close to British troops.

13. With regard to the proposals for the training of personnel for the Egyptian Air Force, I foresee a certain amount of difficulty in arranging for the training of this personnel in Egypt, on account of the lack of accommodation and instructors : but I have little doubt similar difficulty will arise in the United Kingdom.

I feel that there are considerable advantages in undertaking the training of the personnel in Egypt. Pupils can be more easily exchanged for others : difficulties with regard to leave, language and discipline are certain to be more acutely felt in the United Kingdom than in Egypt.

In any case, I would venture to recommend most strongly to the Air Ministry that, if the creation of this Force be approved, the minimum amount of objection be raised to undertaking the training, lest, in consequence, the Egyptian Government should decide to send this personnel to other European countries.

14. In my previous letter I referred to the question of the possible employment by the Egyptian Government of Europeans other than British in connection with the Egyptian Air Force. I most strongly recommend that it be insisted on that the only non-Egyptian personnel employed in the Egyptian Air Force should be Britishers.

15. Squadron Leader Long's earlier proposals envisaged the aircraft being of a reliable, somewhat slow and very safe type of aircraft. He proposed that the same type of aircraft be employed for the training of pupils and for use in the Service Squadrons. I fancy the Council of Ministers have this in mind in the proposals now under consideration.

تابع ملحق (٣)

ب ا ت

- 5 -

In these latest proposals, Squadron Leader Long has not, up to the present, formulated any proposals as to the type of aircraft to be supplied to the units in the Egyptian Air Force. In his previous report he suggested obtaining a new type, and did not state it would necessarily be British. Under the present scheme, if pilots are trained by the British Government, whether in Egypt or in the United Kingdom, it would appear to be essential that they be trained on the English type of elementary training machine. Also; a certain amount of difficulty may be anticipated unless the service type to be used by them is British Royal Air Force standard equipment.

It may, however, be difficult to find a British R.A.F. type suitable for the duties the Egyptian Government have in mind, and it is most undesirable that they be supplied with a type which is unsuitable, and which would draw forth criticism from Egyptian or non-British European critics.

There is also the point; In time of emergency, if the Egyptian Air Force were equipped with a standard British R.A.F. type of aircraft; the aircraft might possibly be regarded as a reserve for the British R.A.F.

This question of the type of aircraft to be employed is therefore an important one, which requires considerable consideration.

16. I understand that Squadron Leader Long is forwarding me various appendices to this report, copies of which I will forward in due course. In the meantime, I trust the Air Ministry will see their way to give me a definite decision on the policy to be adopted with regard to this general question.

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient servant.

[signature]

Air Vice Marshal,
Air Officer Commanding,
Royal Air Force,
Middle East.

Cairo.

Enclosures:- Report by S/Ldr. W.D. Long, O.B.E.
Extracts from private letter from S/Ldr. Long.



140 H.

SECRET. 9th May, 1927.

S.22268/S.6.

Desp: by Special bag, letter No 327

Sir,

I am commanded by the Air Council to refer to your letter of the 12th February (CRME/2259/Air) and to other recent correspondence in connection with the possibility of the formation of a Military Air Unit by the Egyptian Government and of assistance being rendered by the Royal Air Force for that purpose in the event of the proposed formation being approved by His Majesty's Government.

2. The Air Council understand from the various recent letters and memoranda on this subject, that the scheme (if it matures) would provide for the formation of one flight of four aircraft (with four aircraft in reserve); that its primary objects would be:-

(a) To assist in anti-contraband work;

(b) to assist in controlling the movement of desert tribes;

(c) to promote rapid communication between the various posts of the Frontier Districts Administration.

3. The Air Council further note that application may be made to the Royal Air Force to provide training facilities for Egyptian personnel, both officers and men. It is not clear what numbers would be involved. The figures given in the enclosure to your last letter (March 5th, CRME/2259/Air) suggest that training would be asked for as many as 24 fitters and 24 riggers at the outset, whereas the tables prepared by Spinks Pasha provided for only 12 carpenters and riggers and 12 fitters. The higher numbers would be excessive for the maintenance of only one flight.

4. On the basis of the scheme prepared by Spinks Pasha

The Air Officer Commanding,
Middle East, Royal Air Force,
CAIRO.

تابع ملحق (٤)

the cost of training the various categories included therein at Air Force stations would be:-

8 Pilots - £4 a day per head, exclusive of days of leave or sickness.

3 Technical officers - £400 per head for one year's training, or £800 for two years.

53 Airmen - £15 per month per head for training tradesmen. (It is observed that 15 of the 53 are described as Aircrafthands. A much shorter period of training should suffice for them than for the skilled tradesmen. It could be assumed that the fitters would require two years' training, and the riggers and other skilled trades at least one year's training).

A course of instruction for six N.C.Os for six months would also be at the rate of £15 per month per head.

5. The above charges would include accommodation, rations, medical and hospital treatment, but not pay, or travelling or clothing; nor, in the case of officers, messing expenses. In the event of accommodation for the airmen being provided by the Egyptian Government the rates would be rather lower.

6. Training of the mechanics could be undertaken at Aboukir, but the Air Council would not be disposed to approve the training of pilots at No. 4 Flying Training School. The resources of the Flying Training Schools will be inadequate during the next few years to meet the needs of the Air Force itself. They would prefer that any flying training for Egyptian pilots should be given by the Details Flight at Heliopolis, or at some other unit in your Command, and to allow some increase in Establishment for the purpose. They further consider that not more than 4 pilots should be trained in the first year and four more in the second year as it would in any case take two years to complete the training of the tradesmen.

7. The questions (a) whether any attachment of Egyptian personnel to Air Force service units after their training

تابع ملحق (٤)

would be required; (b) whether the major repairs of aircraft for an Egyptian Air Force could be carried out by the Royal Air Force Repair Depot, can be considered later, when and if definite proposals for the formation of an Egyptian air service have been put forward and approved.

8. The Air Council desire to enjoin upon you that it is of extreme importance that no information whatever in regard to training costs or facilities, or to any other matters touching the formation of an Egyptian Air Service, should at present be supplied by you except to the Inspector-General (Major General Spinks). This is essential to avoid misunderstanding and to secure that any information supplied to the Egyptian Government will be made at such time and in such form as will be in accordance with the general policy of H.M. Government in Egypt.

Copies of this letter are being sent to the Foreign Office and to the War Office.

I am,

Sir,

Your obedient Servant,

(Sgd) J. A. WEBSTER

ملحق (٥)

199D

C O P Y.

THE RESIDENCY,
CAIRO,
2nd January 1929.

16329/165.
Confidential and Immediate.

Sir,

I am directed by the High Commissioner to inform you that the terms on which training in military aviation can be given to Egyptian cadets in Egypt have now been finally settled by the Air Ministry and that the Air Vice Marshal has agreed to give effect to these proposals.

2. The Air Ministry are prepared to afford facilities for the training of four Egyptian cadets at the Flying Training School at Abu Sueir at the rate of £4 per day for each cadet exclusive of days of leave or sickness. This charge would include accommodation, rations, medical and hospital treatment but the Egyptian Government would be responsible for travelling expenses except those arising on training duty, for pay and allowances received by cadets and for any third party damages. The Air Ministry emphasise the importance that as long notice as possible should be given of any intention of the Egyptian Government to avail themselves of this offer.

3. You will remember that it was hoped that it would be found possible to train two cadets free

/of

Major-General Sir Charlton Spinks Pasha, K.B.E.,
etc., etc., etc.,
Ministry of War and Marine,
CAIRO.

تابع ملحق (٥)

2.

of charge but the Air Ministry have pointed out that other Governments, for instance, the Government of India, have been offered worse terms for similar facilities and it is therefore felt that to allow such free training would be unfair discrimination in favour of the Egyptian Government.

4. The Air Vice Marshal has added certain detailed stipulations to those terms. He points out in the first place that cadets for training must of necessity know English well. Secondly he also emphasises the importance of ample notice being given of the intention to send cadets to the Flying Training School in order that the necessary messing and accommodation arrangements may be made and of fixing the date on which the cadets join the course to coincide with the commencement of the Flying Training course. Each of the two yearly courses held lasts eight months and is divided into two terms of four months. The dates of commencement in the current year are April 26th and September 26th.

5. I am therefore to suggest that you should now be good enough to lay before the Minister of War the offer of the Air Ministry for his consideration. In doing so you will no doubt omit any reference to paragraph 3 above, which is for your own information.

I am, Sir,
Your obedient Servant,

(Sgd MAURICE PETERSON.

FIRST SECRETARY.

ملحق (٦)

199F

C O P Y.

Ministry of War and Marine,
CAIRO.

TRANSLATION.

No. M.D/8-3-D (7019).

His Excellency the Inspector General.

Having seen Your Excellency's letter No. E/SCR/702 dated 5th January, 1929, on the subject of an Aviation Mission, we beg to express our best thanks to the British Ministry of Aviation for being prepared to offer the necessary facilities in this respect, and to agree, as a preliminary measure, to the selection of four cadets who will be sent to the School of Aviation at ABU SUEIR.

(Signed) GAAFAR WALI
Minister of War and Marine.

16-1-29.

ملحق (٧)

276A

Headquarters,
Royal Air Force,
Middle East,
Cairo.

?/FRS/1.

4th June, 1930.

SECRET.

Dear C.A.S.,

As you may remember the three Egyptian Army officers comple their third term's training and leave No. 4 Flying Training School ABU SUEIR, on 30th June. Five more have been accepted for the course commencing on 1st. August.

So far as I can assertain, the Egyptian Government have taken no steps with regard to the further training of these Officers They have no aircraft, no mechanics and no organisation.

It is possible that the Officers may, on leaving ABU SUEIR, return to Army duty and so lose what skill in flying they now possess. If later they again take to the air, the results may be disastrous, and owing to the Egyptian mentality we would be blamed for faulty training.

There seems little point in our continuing to train pilots unless they are going to be utilised as such. I am against attaching them to Squadrons as I do not think it is a workable or desirable solution.

I think therefore that the time is now ripe to suggest that some air unit of the Egyptian Army be formed. It is bound to come in time in any event and if the suggestion were made by us, our position would probably be strengthened rather than weakened and any suggestions we might make in the way of safety regulations, etc., would be more acceptable.

An Army Co-operation Squadron of say Avros would be of most value to the Egyptian Government and the limited range of the aircraft would probably discourage them from making flights to PALESTINE or the SUDAN.

I should be glad to have your views on this proposal. The sooner something of this nature is in being, the greater will be the satisfaction of the Egyptian Government and the risk of their sending their trained pilots to other countries for further training will be considerably lessened.

In the interim these pilots might be usefully employed in a round of Courses at C.F.S., EASTCHURCH, etc., as suggested to me by Spinks. This would have the effect of making their training and outlook yet more British.

If you would signal a reply it will enable me to answer Spinks, as he requests, without delay.

Yours

(Sd.) F.R. Scarlett.

Air Chief Marshal Sir John M. Salmond, K.C.B., C.M.G., C.V.O., D.S.O.
Air Ministry,
Kingsway, London, W.C.2.

ملحق (٨)

D G 1236 - 1,000 G I

ACTION COPY

7A

THIS TELEGRAM MUST BE CIRCULATED UNDER COVER, AND WHEN NOT IN USE MUST BE KEPT IN A SAFE PLACE UNDER LOCK AND KEY. IT MUST NOT BE PLACED ON ANY BUT A SECRET FILE. ANY REPLY TO THIS TELEGRAM MUST INVARIABLY BE SENT IN CIPHER.

SECRET.

PARAPHRASE A.M. 1531.

S.22268. Time of Origin 1047)
Time of Receipt 2028 GMT) 31.7.30.

Cipher telegram from Headquarters, Royal Air Force, Middle East to Air Ministry.

G.S.654 31/7. Your A.M.595 23/7. (?Egyptian) (?Government) have accepted the programme and terms. The names of the three officers are as follows:

1. AHMED (?EFFENDI) IBRAHIM ABDEL RAZIK
2. MOHAMMED (?EFFENDI) ABDEL MONEIM EL MIKATI
3. FUAD {? (?EFFENDI) / EL} ABDEL HAMID HAGGAG

They will leave (?Egypt) by P. & O. sailing August 4th arriving at London August 15th where they will be met by Director of Egyptian Education Office, London, who will conduct them to Director of Training, Air Ministry.

Registry (Telegrams)

Copies to:-

S.6.(3) action copy.

ملحق (٩)

رياسة مجلس الوزراء

رقم ١٦٥ - ٢/٢٥

مرفقات عدد ١

حضرة صاحب السعادة وزير الحربية والبحرية

أتشرف بان ارسل لسعادتكم مع هذا صورة من كتاب سعادة المندوب السامى بالنيابة المؤرخ ٣١ أغسطس سنة ١٩٣١ رقم ٥١٧/٢٢/٣١ بشأن زيادة عدد الطائرات الحربية المصرية من ٥ الى ١٠ ٠

وتفضلوا سعادتكم بقبول فائق الاحترام ٠

رئيس مجلس الوزراء

بولكلى فى ٤ سبتمبر سنة ١٩٣١ ٠

١٠ - ٢٥

١١٠٢

ملحق (١٠)

MINUTE SHEET. Air Ministry File No. 281

-1-

SECRET

S. 6. (thro' D.D.P.)

With reference to the attached signal from the Air Officer Commanding, Middle East , courses as required in para.3 of the signal are due to be held as follows :-

Unit.	Next Course.	Future Courses.
Army Co-operation.	1.9.30.	January, 1931.
Armament & Gunnery.	2.9.30.	March, 1931.
Air Pilotage.	16.9.30. *	January, 1931.
C.F.S.	30.9.30.	February, 1931.
Henlow	(As required for parachutes. (Special arrangements for (engine etc., maintenance (course would be necessary.	

* In doubt.

2. If these Egyptian officers are to be accepted for courses at home, I suggest that they should go through the courses as follows :-

(a) Firstly, all should go to the C.F.S. for refresher flying prior to the following -

(b) Nos.1 and 2 to S. of A.C. on the 1st September, 1930 and then to A.P. (Calshot) in January 1931, finishing about April 20th, 1931.

No. 3. to the Armament & Gunnery School on the 2nd September, 1930, and then to Henlow for parachute training in March, 1931, finishing early in April.

(c) The best of these officers might then go on the flying instructors' course at the C.F.S. in May 1931. They will be very inexperienced for training as flying instructors but presumably that cannot be helped.

3. Would the D.D.P. please remark as they must occupy vacancies on these courses and cannot be additional.

[signature]
Wing Commander.

F. T.
12/7/30.

D.C.A.S.
I agree to all except (c). There is little chance of Egypt starting flying instruction for some time — they have not even got a Flight or a Squadron yet. They are not good pilots and would not reach C.F.S. standards after a year's training. I think you should omit the [illegible] of [illegible] training [illegible]

ملحق (١١)



القاهرة

E.A.A.F./36

MINISTRY OF WAR AND MARINE,
CAIRO.

11th. July, 1932.

Excellency,

I have the honour to request that Your Excellency will kindly transmit the following particulars, regarding aircraft in possession of the Egyptian Army Air Force, to the Ministry of Foreign Affairs.

1. Two AVRO-10 type aircraft, bearing British Registration letters G - AASP and G - AASR, arrived and were taken over in Egypt on 18th.January, 1932.
They have been allotted Egyptian Registration numbers as under :-

G - AASP	allotted	F - 200
G - AASR	allotted	F - 201

2. Five E.III (MOTH) type aircraft arrived in Egypt on 2nd.June, 1932.
They have been allotted Registration numbers:

E.101 to E.105.

I have the honour to be,
Excellency,
Your obedient Servant,

Palmer.

L E W A ,
ACTING INSPECTOR GENERAL

His Excellency the Minister,
thro' H.E.the Under Secretary of State,
Ministry of War and Marine,
C a i r o .

Ali Tewfik

ملحق (١٢)

(14) 4

No. M/6. CONFIDENTIAL.

BRITISH MILITARY MISSION,
Kubri-El-Qubbeh,
Cairo, 6th May 1937.

Sir,

In accordance with my instructions from the Army Council I have the honour to forward herewith a half-yearly report on the Egyptian Army Air Force, dated 26th April 1937, prepared by Group Captain V.H. Tait, Senior Air Adviser on the British Military Mission.

I shall take this opportunity of placing on record the story of the negotiations as a result of which the Royal Air Force personnel, formerly wearing the uniform of the Egyptian Army Air Force, and holding executive command therein, have been transferred to the British Military Mission.

Before I came out with the Mission in January of this year, I was informed by the Chief of the Air Staff that the future status of the British officers serving with the Egyptian Army Air Force, not having been specifically regulated by the Anglo-Egyptian Treaty, was somewhat uncertain, but that "it would be desirable that some British officers should be retained in executive positions at all events for the next few years". There were at that time 4 British officers and 11 non-commissioned officers so serving.

When I arrived in Cairo I asked the War Minister about the position of these officers. I was informed by him that the Egyptian Government had decided to dispense with all the British Army officers and N.C.O's on Spinks Pasha's staff, but that the R.A.F. personnel would be retained "for the present".

The "status quo ante" was thus maintained until the

end /

The Secretary,
The Air Ministry,
London, W.C.2.

To: S.7a
19 MAY 1937

تابع ملحق (١٢)

2.

end of March, prior to Nahas Pasha's departure to attend the Montreux Conference, when the Egyptian Government suddenly decided, for purely political reasons, to get rid of all the R.A.F. officers, with the exception of Wing Commander Tait, whose services they felt to be indispensable. I at once made representations to the War Minister and to Nahas Pasha personally, pointing out that such a step on the eve of the expansion project would prove disastrous. Eventually I obtained Nahas Pasha's consent to retain two British officers (Wing Commander N.P.Dixon,A.F.C. and Squadron Leader S.N. Webster,A.F.C.) on condition that they definitely became members of the Military Mission, and ceased to wear Egyptian uniform or to exercise executive command. This arrangement was brought into effect as from the 1st April 1937, and on 20th April the services of the fourth British officer (Flight Lieutenant S.J.Stocks, retired list) were dispensed with.

On 17th April I was informed by the War Minister that the services of the 11 R.A.F. non-commissioned officers were being retained, also as members of the Military Mission, and wearing British uniform.

At the same time a senior artillery officer, El Miralai Ali Islam Bey, was transferred from his post as Commandant of the Military School and placed in executive command of the Egyptian Army Air Force.

The position now is that Wing Commander Tait, with the local rank of Group Captain, acts as Air Adviser to the War Minister, and also to the Military Mission. The next senior R.A.F. officer on the Mission, Wing Commander Dixon, will act as adviser to the Egyptian Air Officer Commanding, while the Mission will gradually be reinforced to a strength allowing for one R.A.F. officer as adviser or instructor to each

squadron /

تابع ملحق (١٢)

3.

squadron of the Egyptian Army Air Force. This will involve an increase in the British personnel during the current financial year of 2 officers and 10 N.C.O's. The British officers and N.C.O's now act in a purely advisory capacity, without executive responsibility or authority. With tact and good will on both sides, and with the increasing experience of Egyptian flying officers, I see no reason why this system should not produce excellent results.

The arrival from England in April of 6 Hawker Audax machines, with Panther VI engines, has raised the enthusiasm and moral, as well as the material fighting strength, of the Egyptian Army Air Force.

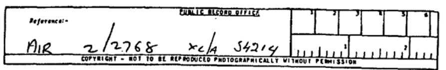
In consultation with the Air Officer Commanding, Middle East, and with the Air Ministry, Group Captain Tait has devised an expansion programme which should raise the Egyptian Army Air Force, within a period of three years, to an efficient fighting service suitable for co-operation with their land forces and with the British Royal Air Force. The cost of this expansion scheme was estimated to amount to rather less than £500,000 in each of the three years covered. By the end of the first year (1937/38) it was hoped to raise a complete new Bomber Squadron, and increase the Egyptian Army Air Force from its present strength of 38 to a total of 64 machines.

With a view to consulting the Air Ministry and British manufacturing establishments as regards the execution of this programme, Group Captain Tait proceeded to England for 5 weeks at the end of April.

I have the honour to be,
Sir,
Your obedient Servant,

Marshall-Cornwall.
Major-General,
Chief of the British Military Mission.

ملحق (١٢)



CONFIDENTIAL.



Half-Yearly Report No.1 on the Egyptian Army Air Force, by the Air Adviser on the British Military Mission, 26th April, 1937.

---oOo---

1. The Egyptian Army Air Force was formed early in 1932 and consisted of one flight of 5 Moth type light training aeroplanes, commanded by a British Royal Air Force officer, with a British R.A.F. officer as second-in-command, six Egyptian Flying Officers, six British non-commissioned officers and forty Egyptian civilian and soldier mechanics. Since then annual increases have been made to the Air Force until its present establishment is as follows:-

(a) Personnel.

British officers	....	4
Egyptian officers	....	27
British N.C.O's	....	11
Egyptian civilian mechanics, soldier mechanics and ordinary soldiers	....	372
	Total	414

(b) Aircraft.

(i) Avro type 626, Armstrong Siddeley 275 H.P. Cheetah Mk.V Engine	.. 22
(ii) De Haviland type M.III Moth Gypsy II, 110 H.P. engine	.. 6
(iii) Hawker Audax, Armstrong Siddeley 575 H.P. Panther VI Engine	.. 6
(iv) Avro type 652 (Anson), Two Armstrong Siddeley 315 H.P. Cheetah Mk.IX Engines.	1
(v) Westland Wessex, Three Armstrong Siddeley 140 H.P. Genet Major Engines	.. 1
(vi) Avro type 642 (Commodore) Armstrong Siddeley 210 H.P. Lynx Mk.IVC Engine	.. 1
Total aircraft	.. 37

2. /

تابع ملحق (١٢)

2.

2. Organization.

The present organization of the Egyptian Army Air Force is as follows:

(a) Air Section, Ministry of War and Marine.

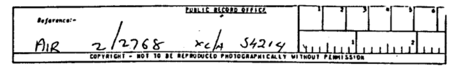
This section of the War Ministry has at its head a British officer appointed as Air-Staff Officer on the Headquarters Staff of the Inspector General of the Egyptian Army. (This British officer is also Officer Commanding, Egyptian Army Air Force). The Egyptian Staff consists of one officer of the rank of Sagh, three civilian clerks and four soldier orderlies. All questions of policy regarding the development, employment, co-operation and training of the Air Force are investigated, and the instructions for them to be carried out issued from this section. Annual budget proposals are prepared by the Air Section, and arrangements made for the provision of all technical equipment and personnel.

(b) Almaza Aerodrome (Cairo).

(i) Station Headquarters. This is the headquarters of the Officer Commanding the Air Force. He has an Egyptian Bimbashi as Staff Officer (Adjutant) and junior Egyptian officers in charge of the Wireless, Parachute and Workshop sections. The Armament, Stores and Photographic sections have a British N.C.O. (local Warrant Officer) in charge, as there are no Egyptian officers qualified in these specialists subjects. The Egyptian Staff Officer is responsible for the internal administration and discipline of the Station and for all Station non-technical routine, such as guards, rations, clothing, barrack rooms and the officers' mess. The Wireless, Armament, Stores, Photographic, Parachute, Mechanical Transport and Workshop sections are all on a

station /

تابع ملحق (١٢)



3.

station basis and supply the necessary facilities for the three squadrons at Almaza.

(ii) No. 1 Squadron. Commanded by a British officer with an Egyptian officer as second-in-command.

Strength:
1 British officer.
10 Egyptian officers.
2 British Warrant Officers (1 Fitter, 1 Rigger).
15 Civilian mechanics.
11 Soldier mechanics.
7 Soldier aircraft-hands.

Aircraft:
9 Avro Type 626.
3 Hawker Audax.

This unit is a general purpose squadron whose training has fitted them for co-operation with the Egyptian Army and Frontiers Administration units. (The training and equipment of the Army and Frontiers Administration units is elementary and therefore the air co-operation required is on very simple lines.) The pilots and air gunners are trained in air gunnery and have all fired at least one complete course on ground targets, but not at air targets, as no drogue or other form of air target is available. The results obtained in the air firing tests have been average. All pilots have passed at least one annual training programme, which includes airmanship, navigation, signals, photography and aerobatic, cross country and formation flying practices and tests. No bomb aiming instruction or practices have as yet been carried out.

As No1 Sqdn (iii) No.2 Squadron. Also commanded by a British officer, with an Egyptian officer as second-in-command.

Strength:
1 British officer.
10 Egyptian officers.
2 British Warrant Officers.
15 Civilian mechanics.
11 Soldier mechanics.
7 Soldier aircraft-hands.

Aircraft./

تابع ملحق (١٣)

4.

Aircraft.
9 Avro Type 626
3 Hawker Audax.

Duties and training as for No.1 Squadron above.

(iv) No.3 Squadron. Commanded by a British officer.

Strength.
1 British officer.
1 Egyptian officer.
5 Cadets, or officers under training.
2 British Warrant Officers.
8 Civilian mechanics.
6 Soldier mechanics.
6 Soldier aircraft-hands.

Aircraft.

(a) Training Flight: 6 De Haviland G.III Moths.
4 Avro Type 626.

(b) Communication Flight:
1 Avro 652 (Anson)
1 Westland Wessex.
1 Avro 642 (Commodore)

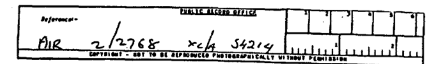
The training flight of this squadron, in addition to supplying aircraft for refresher flying to officers who have been off flying for a long period due to illness, absence on Missions etc., carries out "ab initio" flying training for Egyptian cadets to prepare them for a course at the Royal Air Force Flying Training School, Abu Sueir. At present only one Egyptian officer has qualified as a Flying Instructor and the number of pupils that can be dealt with on each "ab initio" course is limited to five.

The communication flight of this squadron supplies transport for senior Army staff officers, Cabinet Ministers and senior Government officials during their duty visits and inspections to places in Egypt where other means of transport are slow and uncomfortable, and in some cases almost non-existent. In addition, it is being used to train the senior Egyptian pilots in flying multi-engined aircraft.

3. Morale and professional efficiency.

(a) Officers. The Egyptian officer generally has considerable courage when he is in the presence of other officers /

تابع ملحق (١٢)



5.

officers, especially foreigners, but if faced with serious difficulties or danger when entirely on his own, is inclined to take the line of least resistance, whether or not in so doing he carries out his duty.

Their flying ability in normal circumstances is a good average, but generally they lack the ability to make a quick sound decision when faced with unexpected difficulties. They show considerable keeness on attaining proficiency in pilotage but generally display little if any interest in their aircraft, its equipment or the specialised subjects such as wireless, photography, navigation etc essential for an efficient service pilot.

Their discipline is good but they show a lack of ability to realise the importance of detail in carrying out orders with the result that their work generally just misses being well done.

The conditions of service for officers serving in the Air Force are the same as for other Army units. Promotion is thus slow, an officer not becoming a 1st Lieutenant until he has four to five years service, a captain after 12 to 14 years, a sagh (between captain and major) after over 20 years and a major after 23 to 25 years total service. This rate of promotion is unsuitable for the Egyptian Air Force, and a scheme to provide a separate graduation list for Air Force officers, with a more rapid rate of promotion, earlier retiring age and pension compensation, has been under discussion for over four years without a decision being given. This has caused considerable dissatisfaction amongst the Egyptian flying officers.

(b) Mechanics. The soldiers are well disciplined, and if well led would show considerable courage; with indifferent officers their fighting value would be of a

low /

تابع ملحق (١٣)

6.

low order. The majority of the soldiers are conscripts and have little if any education, and therefore are not suitable for training as mechanics. A small percentage of conscripts with some education, and who can read and write, are obtained and have been found to make average mechanics when trained. The majority of these are allowed, at the end of their conscript service, to volunteer for a further five years, when they obtain increased rate of pay and are found to make average mechanics.

The civilian mechanics are good tradesmen but generally lack the education required to train them as senior aircraft mechanics capable of taking charge of sections or workshops.

In the case of both soldier and civilian mechanics they show no signs of being capable, without the supervision and assistance of European mechanics, of taking over the entire maintenance of aircraft.

4. Training.

(i) Flying. All the Egyptian Flying Officers have passed through a course at a Royal Air Force Flying Training School. Egyptian pilots average 200 hours flying per year when with squadrons. Total flying times for the last five years are as follows:

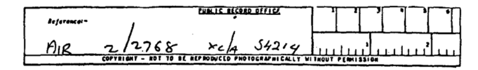
1932	....	1,699 hours
1933	....	2,435 "
1934	....	3,121 "
1935	....	4,644 "
1936	....	4,765 "

All pilots are familiar with and periodically visit landing grounds in all parts of Egypt, and continually carry out flying practices over the desert areas. The navigation of the senior pilots is good.

(ii) Armament. All aircraft crews have completed air firing courses on ground targets, with average results. No

bomb/

تابع ملحق (١٣)



7.

bomb aiming instruction has been carried out; this is due to commence shortly.

(iii) Photography. The majority of the pilots have had practice in air photography; the results obtained are below average.

(iv) Signals. Wireless air practices are continually carried out and the standard of the operators is average.

(v) Army Co-operation. Simple forms of co-operation have been practised, and schemes carried out with Army and Frontiers Administration units. Considerable co-operation with the Camel Corps and Police in the anti-contraband service has been done, with some success.

(vi) Specialisation. Instruction is given annually to the junior Egyptian officers in subjects required before a specialist course; an examination is then held and on the results obtained officers are selected to attend Royal Air Force Schools. Egyptian officers have taken specialist courses at Royal Air Force Schools and qualified in the following subjects:

Engineering.
Signals.
Army Co-operation.
Navigation.
Flying Instructor.

Further, Egyptian officers are at present attending courses in:

Signals.
Navigation.
Engineering.
Armament.
Army Co-operation.

Other ranks and civilian personnel have attended courses in England and qualified in the following subjects:

Photography.
Armament.
Wireless.

8./

تابع ملحق (١٣)

8.

5. Sport.

The Air Force takes a prominent part in all Army athletics, and there is a fair "esprit de Corps" amongst the personnel.

6. Accidents.

The number of flying accidents resulting in injury to personnel has been small in the first five years of the Air Force, the total being two involving death and two resulting in minor injuries to the pilot.

Group Captain,
Air Adviser,
British Military Mission.

Cairo,
28th April 1937.

ملحق (١٤)

H/6/4.

SECRET. 78.

HALF YEARLY REPORT NO.5 ON THE ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE

BY THE AIR ADVISER ON THE BRITISH MILITARY MISSION.

PERIOD 1st NOVEMBER,1938 to 30th APRIL,1939.

1. INTRODUCTION.

Considerable progress in the development of the Air Force has been achieved in the period under review both in training schools and service units. The flying time for the period under review increased to 7550 hours as compared with 3500 hours during the same period last year.

All the technical training schools have accelerated their training syllabis and although progress is made difficult by delays in obtaining equipment, especially certain types of training aircraft and aircraft spares, the output of trained personnel from these schools has been satisfactory.

One new fighter squadron has been formed and the Army Co-operation Squadron has been re-armed with Lysander aircraft during this period.

The unsettled international situation and threats of war have enabled the British officers to exert more direct influence on the training and organization of the service, although periodical moments of optimism on the international situation immediately bring about a falling off in the authority that can be exerted over the Egyptian officer personnel.

Attached to this report are Appendices showing :-

"A" Strength in personnel of the Royal Egyptian Air Force on 30th April, 1939.

"B" Numbers and types of aircraft held by the Royal Egyptian Air Force on 30th April,1939.

"C" New rank titles now used by the Royal Egyptian Air Force.

2. ORGANIZATION.

(a).Separation from the Army.

The Air Force has to a large extent been separated from the Egyptian Army but the exact relations between the services is not clearly defined. The Director of the Air Force is responsible to the Minister for National Defence, through the Under-Secretary, for the organization, training and equipment of the Air Force, the command and responsibility for operations has not been defined and the Army Chief of Staff exercises some form of control in this connection. The Air Force continue to be served by the Army Medical, Ordnance and Supply Services. In spite of this apparently unsatisfactory organisation, it has so far worked with as good effect as would be likely to obtain from any other organization which could be introduced under present conditions.

(b).Air Force Ranks.

The titles for ranks in the Air Force have been changed from the Army ones previously in use and new titles introduced which are as closely as could be obtained to the Arabic equivalent of Royal Air Force titles of rank. A list of these new Egyptian Air Force rank titles with the Royal Air Force equivalent is shown in Appendix "C".

(c).Air Force Uniform.

The Royal Egyptian Air Force uniform has been changed to the same colour and material as used by the Royal Air Force, and the officers now wear the same badges of rank i.e., a "Flight-Lieutenant" or "Kaed Cerb" wears two braided rings on his sleeve on the blue winter uniform and on the shoulder straps of the khaki summer jacket.

The.....

تابع ملحق (١٤)

2.

The new uniform was brought into use for officers in March, they wear service blue or forage caps at work, but retain the tarboosh for ceremonial.

The other rank personnel of the Air Force are to be given blue uniform when they go into winter kit at the end of the present summer.

(d). Air Headquarters, Ministry of National Defence.

It should be noted that the name of the Ministry of War and Marine has been changed to the Ministry of National Defence.

The expansion and reorganization of the Air Headquarters stated in the last report to be an immediate and urgent requirement has not been carried out in spite of continual proposals for this to be done having been put forward by the Chief of the Military Mission. Actually the situation has deteriorated by the only Staff Officer at this Headquarters - he had been here for seven years and was therefore experienced - being removed by the Minister for National Defence, for reasons which were not revealed to members of the Mission, and replaced by a very junior and inexperienced officer.

This headquarters is now almost entirely dependent on the services of the Air Advisor who has to carry out most of the routine organization required for the Air Force in addition to his duties regarding the policy, employment and training of the service. Unless an increase of this headquarters, in keeping with the expansion of the Air Force, is brought about in the near future, the organization and administration of the Air Force will be most adversely affected; this is again being pointed out to the Egyptian Authorities with proposals as to how the expansion can be best carried out.

(e). Civil Aviation.

The Department of Civil Aviation was transferred from the Ministry of Communications to the Ministry of National Defence in March, 1939. As no provision for the accommodation of the Civil Aviation Department had been made in the Ministry of National Defence, nor had provision for their expenditure been made in the Defence Budget, this Department continues to be accommodated and administered by the Ministry of Communications, but all questions of policy are decided by the Defence Ministry. It is expected that when the 1939/40 Budget is approved new accommodation will be made available to house both the Civil Aviation Department and the Air Force Headquarters, that some form of co-operation between these Departments will be effected, and that an Under-Secretary of State for Air, or some senior civil official, will be appointed to co-ordinate the work of both.

The transfer of the Civil Aviation Department to the Ministry of National Defence has enabled the project for a new civil airport at Alexandria to be approved and work to provide this aerodrome has commenced. A large area of Lake Maryut immediately south of the centre of the city is being drained to provide the area for this new aerodrome and a scheme to provide a flying boat basin adjacent to this site by raising the level of a part of the lake is probably going to be approved in the near future. When these schemes are completed in some two years time Dikheila will become a purely military aerodrome.

3.....

تابع ملحق (١٤)

3. SCHOOLS.

(a). Flying Training School.

The expansion of this School outlined in my last report has been carried out in so far as the number of pupils to be put into training was planned and this training, although made difficult by delays in providing the hangers, technical instructional buildings, landing grounds and training aircraft required, is progressing.

The training at this School has been retarded by the lack of an advance trainer type of aeroplane and it is understood that aircraft of this type cannot be supplied to Egypt until 1940.

To provide aircraft for advanced training at this School, twelve of the Panther Audax aeroplanes of No.4 (B) Squadron had to be withdrawn from that unit, which has been reduced to one flight of six aircraft with no reserve. This provided eighteen Panther Audax for the School, but great difficulty is being experienced in maintaining these aircraft due to the delays or impossibility of obtaining delivery of both aircraft and engine spares.

The School recently obtained delivery of twenty three additional Magister aeroplanes for use in elementary training. This type of aircraft is proving satisfactory for this part of the School training and no difficulty is experienced in obtaining airframe or engine spares required for their maintenance.

The School aircraft strength now consists of :-

Miles Magisters..........................43.
De Haviland Gypsy II Moths............... 2.
Avro type 626............................16.
Panther VI Audax......................... 6.
Panther X Audax..........................12.
Total.......81.

Since my last report a new course commenced instruction at the School in January and consisted of the following pupils :-

Cadets................................... 9.
Officers(direct gazette from Military College)..9.
N.C.O.s..................................32.
Total........50.

(The total number of cadets or officers on the course should have been 33, but it was not possible to obtain this number from the Military College who could pass the necessary medical examination).

Of the 48 pupils reported having commenced training in September last the following numbers passed into the second term in January :-

Cadets (or officers).............33.
N.C.O.s..........................13.
Total....46.

They are due to complete their flying training at the end of May when they will be posted to squadrons.

The following number of pupils have left the School during the last six months for the reasons shewn :-

(i). Cadets (or officers)...........................6.
4 - Unable to make progress in flying training.
1 - Sickness.
1 - Disciplinary reasons.
(ii). N.C.O.s.....................................11.
All found unable to make satisfactory progress with flying training.

There...

تابع ملحق (١٤)

4.

There is no difficulty in obtaining volunteers for flying training but great difficulty is being experienced in passing candidates for the flying school due to their inability to pass the qualifying medical examination.

This applies to both volunteer N.C.O.s and the Cadets at the Royal Military College. This is probably to some extent due to excessive zeal on the part of the Egyptian Army Medical Officers who lack experience in this form of examination and turn down candidates for minor and unimportant physical defects.

Six additional British N.C.O. flying Instructors were seconded to the Air Wing of the British Military Mission in J anuary together with two R.A.F. Sergeants, Fitter I, for duty with the Flying Training School.

As the Egyptian Authorities would not agree to a British Officer Instructor for the new Fighter Squadron formed in February, it was necessary to post Squadron Leader P.B.Coote from flying instructor duties at the School to the fighter squad-ron. The loss of this officer from the School will adversely affect the efficiency of the School training.

(b). Mechanics School.

The pupils of the first course to pass out from the School were posted to units in January last. Their instruction had been curtailed from 18 to 12 months, but they are proving fairly satisfactory in squadrons.

The third entry to the School commenced instruction in February and consists of 125 pupils who have been well selected from Trade School students.

(c). Armament and Wireless Schools.

Both these schools had classes which passed out in March last, sixteen aerial gunners and eighteen wireless operators qualified and have been posted to units.

Training of armourers and wireless operator mechanics at these schools is progressing, but it will be some time before the shortage of this class of personnel can be made good in squadrons by the output from the schools.

4. SQUADRONS.

(a). Army Co-operation Squadron.

No.1 (AC) Squadron R.E.A.F., has now been re-armed with Lysander Mark I aeroplanes. The unit is organized into a headquarters a nd two flights of five aircraft each, with four reserve aircraft for each flight. All aircraft have been delivered and airframe spares are available, but Mercury XII engine spares have not been received with the result that four aircraft are unserviceable. The squadron has not yet received complete bombing or wireless equipment, but sufficient is available to enable the flights to operate if required.

Training of the squadron is progressing and it is anticipated that the annual training syllabus will be completed early in June.

Some difficulty has been experienced operating Lysander aircraft from landing grounds in the Western Desert where the surface is soft, the hard pressure tyres sink into the sand and have resulted in aircraft being overturned. It is considered that low pressure balloon tyres on these aircraft would be an advantage for their use in Egypt.

The Lysanders used by this squadron were fitted with Vokes type air cleaners which are proving satisfactory.

(b)...

تابع ملحق (١٤)

(b). Fighter Squadron.
No.2 (F) Squadron R.E.A.F., formed in February last at Almaza and in March moved to Dikheila, which is to be this unit's peace station. The squadron is organized into a headquarters and two flights of six aircraft, with three reserve aircraft for each flight. The squadron is armed with the latest type of Gloucester Gladiator aeroplane. The aircraft equipment of the squadron is complete, but so far no airframe or engine spares have been delivered and difficulty is experienced in maintaining the aircraft serviceable for this reason. These aircraft are also fitted with Vokes type air cleaners.

Squadron training is progressing satisfactorily and it is anticipated that the annual training syllabus will be completed in June.

(c). Communication Squadron.
No.3 (Communication) Squadron, R.E.A.F., have received no additional aircraft since my last report, three additional Ansons are due for delivery in May, 1939, and a proposal to equip a King's Flight in this unit with a De Haviland "Flamingo" and two Percival "Q.6" type aeroplanes is under consideration.

(d). Bomber Squadron.
As reported above No.4 (B) Squadron R.E.A.F., has been reduced to a headquarters and one flight of six Panther X Audax aeroplanes, the remainder of this type aircraft being now used in the Flying Training School. Eighteen Blenheim aircraft have been ordered to re-arm this squadron and it is expected that they will be available in October next.

The pre-sent flight of this squadron have now completed a syllabus of training and are capable of carrying out reconnaissance and light bomber duties with a fair degree of efficiency. The flight equipment is complete but there is a serious shortage of airframe and engine spares.

The buildings for this squadron at Dikheila aerodrome are now completed, workshops and technical buildings are in course of equipment.

(e). Tow-ed Target Flight.
This unit formed at Dikheila in March equipped with four Gordon aeroplanes with two additional in reserve. It was expected that the Target Towing Equipment for the flight would be available at that time, but it has not yet been received nor is information available as to when it will be delivered. Delay in obtaining this equipment has made it impossible for both the Anti-Aircraft Artillery of the Egyptian Army and Squadrons of the Royal Egyptian Air Force to carry out their air firing training.

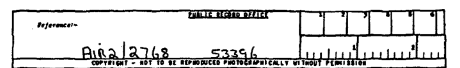
5. NEW UNITS.

(a). Fighter Squadron.
Gloucester Gladiator aircraft have been ordered to form a second fighter squadron of the R.E.A.F. These aircraft are due for delivery in July next and the squadron will form at Dikheila in August, 1939.

(b). Mersa Matruh Station Headquarters.
This unit has not yet been formed or has any work commenced on the construction of the buildings required. Work has been completed at this place to provide drainage at the landing ground with a view to making it serviceable immediately after heavy rains.

(c)...

تابع ملحق (١٤)



6.

(c). Aircraft Repair Depot.
This unit was due to form at the end of 1938, but owing to difficulty in obtaining the land required for the site of the Depot, no construction work on the buildings has as yet commenced. Delay in forming this unit will adversely effect the maintenance of the equipment of the service, which in the meantime has to be carried out in the Station Headquarters workshops at Almaza and Dikheila, which do not provide all the facilities required.

(d). Landing Grounds.
Work has been completed on landing grounds at the following places :-

Dhaba.	Hammam	Burg El Arab.
Bir Hooker.	Qasaba.	Ikingi Maryut.

Work is in progress and due to be completed shortly at :-

Fuka. Khatatba. Suez. Baharia Oasis. Tor.
Two areas approximately five miles East of Almaza, to be used by F.T.S. aircraft.

6. TRAINING.

(a). Flying.
The total flying hours for the Air Force for the six months under review was 7550 hours.

Two Egyptian Flying Officers completed the course at the Central Flying School, England, and qualified as "A.2." flying instructors.

Five formations of nine aircraft each carried out a fly past at a military review held in March during the visit of the Crown Prince of Iran to Egypt.

H.M.King Farouk was taken by air to Upper Egypt on an official visit early in the year. He was accompanied by an air escort of nine aircraft. He has in addition been flown on various occasions to Alexandria and Aboukir.

(b). Co-operation.
No.1 (AC) Squadron R.E.A.F., has carried out several exercises with the Canal Brigade of the British Army and with the Egyptian Army Armoured Car Regiment in the Baharia Oasis area.

No.2 (F) Squadron took part in Air Defence Exercises held at the end of April. They moved to their war station and carried out the excreise from that station.

No.4 (B) Squadron co-operated in the Alexandria Air Defence Exercises from 15th to 27th April, when they carried out day and night attacks on that place.

(c). Armament.
Armament training of units is progressing satisfactorily with the exception of air firing exercises which cannot be carried out due to the lack of Target Towing Equipment.

Air firing on ground target results with Lysander aircraft have been poor, especially the front gun; efforts are being made to improve this and it is hoped with more experience in flying the a-ircraft average results may be obtained.

An Egyptian Flying Officer completed the Long Armament Course at the R.A.F. School in England in December, he then carried out three months attachment at an armament station in England to obtain practical experience. He has now returned to Egypt and has been posted for armament duties at Dikheila. A second officer proceeded to England in April to undergo a similar course.

(d)...

تابع ملحق (١٤)

(d). Photography.
Training in photography has been satisfactory.

(e). Signals.
The remote control transmitting station for Almaza aerodrome has been completed and taken into use.
A remote control transmitting station for Dikheila is urgently required and a temporary building for this purpose is being erected but the necessary transmitters, etc., for the station have not yet been received.
There is a shortage of aircraft and mobile station W/T sets. This equipment has been on order for several months.

7. Air Observation System.
A temporary air observation centre and operation room has been equipped at Dikheila and was tried out during Air Defence Exercises at the end of April.

8. Accidents.
There has been a considerable increase in the number of flying accidents during the past six months. These have been mainly due to the increase in flying, the larger number of pupils under training at the Flying Training School, and the inexperience of the Egyptian Squadron Commanders. The great majority of these accidents have been of a minor nature, in only one case was any member of the aircraft crew seriously injured. This case was a N.C.O. pilot pupil on his first cross country flight, who unsuccessfully attempted aerobatics at a low altitude over his father's house and was fortunate enough to escape with a broken leg.

9. Sport.
The Royal Egyptian Air Force during the period under review won the football, boxing and cross country championships of the Egyptian Services.

10. Reserve.
No action has yet been taken regarding the formation of a reserve for the Royal Egyptian Air Force. The question continues to be put forward by the Chief of the Military Mission.

[signature]

Group Captain.
Senior Air Adviser.
British Military Mission.

Cairo.
30th April, 1939.

تابع ملحق (١٤)

Appendix "A" to Half-Yearly Report No.5
on the Royal Egyptian Air Force.

Personnel of Air Wing, British Military Mission.

Senior Air Adviser.
Group Captain V.H.Tait,O.B.E.

Instructor, Station H.Q.,Almaza.
Wing Commander H.P.Dixon,A.F.C.

Instructor Nos.1 and 3 Squadrons, Almaza.
Wing Commander S.N.Webster,A.F.C.

Instructor, Station H.Q., and No.4 Squadron,Dikheila.
Wing Commander C.E.N.Guest,O.B.E.

Instructor No.2 Squadron, Dikheila.
Squadron Leader P.B.Coote.

Flying Training School, Almaza.
Chief Flying Instructor.
Wing Commander C.E.N.Britton,D.F.C.

Flying Instructor.
Squadron Leader D.W.Reid.

Total British Officers....................7.
R.A.F.,N.C.O.,Flying Instructors..........11.
R.A.F.,N.C.O.,Technical Instructors......21.
Total....................................39.

Royal Egyptian Air Force personnel.

Officers (5 now flying) including officers under training...89.

Military (Technical)Other Ranks(includes under training....761.

" (Non-technical) " " ....774.

Civilian employees (Mechanics,clerks,etc)..................721.

Total...2345.

تابع ملحق (١٤)

Appendix "B" to Half-Yearly Report No.5 on the Royal Egyptian Air Force.

Aircraft on strength on 30th April, 1939.

Avro Type 626.......................................18.
Armstrong Siddeley 275 H.P.
Cheetah Mk.V engines.

Fairy Gordons....................................... 5.
Armstrong Siddeley Panther Mk.II engines.

De Haviland type E.III Moth...................... 2.
Gypsy II. 110 H.P. engine.

Hawker Audax.. 6.
Armstrong Siddeley 575 H.P.
Panther Mk.IV engines.

Hawker Audax..18.
Armstrong Siddeley 650 H.P.
Panther Mk.X engines.

Miles Magisters.....................................45.
Gypsy Major 130 H.P. engine.

Avro Type 652 (Anson)............................ 1.
Two Armstrong Siddeley 315 H.P.
Cheetah Mk.IX.

Westland Wessex.................................. 1.
Three Armstrong Siddeley 140 H.P.
Genet Major Engines.

Avro Type 642 (Commodore)........................ 1.
Armstrong Siddeley 210 H.P.
Lynx Mk.IV engine.

Westland Lysander Mk.I...........................18.
B-ristol Mercury Type XII engine.

Gloucester Gladiator.............................18.
Bristol Mercury Type IX engines.

Total.................132.

تابع ملحق (١٤)

Royal Egyptian Air Force Rank Titles
with Royal Air Force Equivalent

Appendix "O"

R. E. A. F.	R.A.F. Equivalent	Arabic
Tayar Tani	Pilot Officer	طيار ثاني
Tayar Awal	Flying Officer	طيار اول
Kaed Corb	Flight Lieutenant	قائد سرب
Kaed Aseraab	Squadron Leader	قائد اسراب
Kaed Ginah	Wing Commander	قائد جناح
Kaed Lewa	Group Captain	قائد لواء
Kaed Ferkah Gawia	Air Commodore	قائد فرقة جوية
Kaed Astool Gawi	Air Vice-Marshal	قائد اسطول جوي
Kaed Asateel Gawia	Air Marshal	قائد اساطيل جوية
Elmarishal ElGawia	Marshal of the Royal Air Force	المارشال الجوي

ملحق (١٥)

وزارة الدفاع الوطنى

رئاسة سلاح الطيران الملكى المصرى

القاهرة

MINISTRY OF NATIONAL DEFENCE

H.Q. ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE

CAIRO.

سرط ١/١٥

فى ٢٥ نوفمبر سنة ٩٣٩

حضرة صاحب المعالى وزير الدفاع الوطنى

بواسطة

حضرة صاحب السعادة وكيل الدفاع الوطنى

لما كانت الرغبة فى الوقوف على ماهية سلاح الطيران الملكى المصرى ومقدار قوته المادية والادبية فانى ساوضح لمعاليكم فيما يلى ذلك ذاكرا خواص كل طائرة ومقدار استعدادها للقتال .

ان اسراب سلاح الطيران الملكى المصرى تنحصر فى ثلاثة اقسام

١ ـ الاسراب الاولى تعاون

٢ ـ اسراب القتال

٣ ـ اسراب قذف القنابل الخفيفة

اولا ـ الاسراب الاولى تعاون

طائرات هذه الاسراب ثمانية عشر طائرة طراز لايسندر منها طائرتان تحت التصليح . تقوم هذه الاسراب بالتعاون مع الجيش علاوة على قيامها بعمليات الاستكشاف بانواعه .

حمولة الطائرة . الافراد . تحمل كل طائرة من الافراد القائد ومدفعى اوعامل لاسلكى .

الاسلحة . تسلح كل طائرة بالاسلحة الاتية ...

عدد

أ ـ ٢ مدفع براوننج امامى سريع الطلقات (١١٥٠ طلقة فى الدقيقة)

ب ـ ١ مدفع لويس خلفى معه ثمانية خزن بكل منها ٩٦ طلقة (٧٠٠ طلقة فى الدقيقة)

هذا غير ما تحمله كل طائرة من احد مجاميع القنابل الاربعة الاتية ...

عدد

١ ـ ٤ قنبلة شديدة الانفجار زنة الواحدة ١٢٠ رطلا معها

(٢) تابع ملحق (١٥)

ثمانية قنابل اخرى شديدة الانفجار
زنة الواحدة عشرون رطلا
٢ ــ ٢ عــدد قنبلة من نوع المجموعة (ا)زنــة
الواحدة ٢٥٠ رطلا معهــا
ثمانية قنابل اخرى من نوع المجموعة (ا)

أو ٣ ــ ١٦ قنبلة من نوع المجموعة (ا)
زنة الواحدة ٢٠ رطلا •

أو ٤ ــ ١٦ قنبلة محرقة زنة الواحدة ٢٥ رطلا .

ثانيا ــ اســــراب القتال

طائرات هذه الاسراب ستة وثلاثون طائرة طراز جلاديتر منها طائرة تحت التصليح • وتنقسم هذه الاسراب الى وحدتين •••
١ ــ الاسراب الثانية
٢ ــ الاسراب الخامسة

حمولة الطائرة • الافــراد • تحمل كل طائرة من الافراد القائد
الاجهزة • تجهز كل طائرة بتليفون لاسلكى وجهاز الكسجين للطيران الى طبقات الجو العليا •
الاسلحة • تسلح كل طائرة باربعة مدافع براوننج امامية سريعة الطلقات (١١٥٠ طلقة فى الدقيقة)

ثالثا ــ اسراب قذف القنابل الخفيفة

طائرات هذه الاسراب خمسة عشر طائرة طراز اودكس •
حمولة الطائرة - الافــراد • تحمل كل طائرة من الافراد القائد ومدفعيا اوعاملا لاسلكيا •
الاجهزة • تجهز كل طائرة بآلة لاسلكيه ــ آلة تصوير
الاسلحة • تسلح كل طائرة بمدفع فيكرز امامى سريع (٧٠٠ طلقة فى الدقيقة) ــ مدفع فيكرز (ك) خلفى سريع (١١٥٠ طلقة فى الدقيقة)
القنابل • ١ ــ ٢ عــدد قنبلة شديدة الانفجار زنة الواحدة ١٢٠ رطلا زائدا اربعة قنابل اخرى شديدة الانفجار زنة الواحدة ٢٠ رطلا •

تابع ملحق (١٥)   (٣)

او   عــدد ٤ صندوق قنابل محرقة سعة
الواحد اربعون قنبلة زنـة
القنبلة ثلث رطل (٤ اوقية)
ب ــ ٨ قنبلة شديدة الانفجار زنـة
الواحدة ٢٠ رطلا

واني اود ان اقرر لمعاليكم وانا بصدد هذه الاسراب الناذفة للقنابل الخفيفة بان طياريها من ذوى الخبرة والدراية التامتين مما يؤهلهم لتلبية نــــداء الوطن عند الدفاع عنه اذا ما حانت ساعة الخطر ـ هذا مع العلم بان هذ الاسراب قد وزعت بالفعل على محطاتها الحربية فى ميادينها المخصصة للدفـاع عن مصر وذلك منذ اللحظة الاولى لنشوب الحرب • واكثر من ذلك انها اشتركت فى عملياتها مع اسراب سلاح الطيران البريطانى جنبا الى جنب كما وان الســـرب الذى تعين للتعاون مع الاسطول البريطانى بمنطقة القنال والسويس قد قام بواجباته على الوجه الذى نرضاه مما حدا بالقيادة العليا البريطانية الى تقدير هـــذا التعاون والاطناب بذكره • ولا زالت هذه الاسراب تعمل مع اسراب حليفتنا حتى الآن • وقد عمل الترتيب اللازم لاشتراك سلاح الطيران الملكى المصرى فـــى المناورات التى سيجريها سلاح الطيران البريطانى بمنطقة الاسكندرية فى ١٣ ديسمبر القادم •

هذا يا صاحب المعالي ما اردت ايضاحه لمعاليكم كي تتكون لدى معاليكم الفكرة عن قوة سلاح الطيران الملكى المصرى المادية والادبية مما يبــين بجلاء مقدار ما وصل اليه هذا السلاح من التقدم واني لا اخشى ان يستمر فـى سيره الى الامام حتى يصير معادلا ان لم يكن اقوى من اى سلاح آخر •

وتفضلوا معاليكم بقبول فائق الاحــــــترام ؟؟

قائد اسطول جوى
[توقيع]
مدير سلاح الطـيران الملكى

٢٥ ـــ ١٠
١٥٩٨

٦٨

ملحق (١٦)

Telephone No :—Bustan 5460.
Telegraphic Address :—Pekahdua, Cairo.

Any communication on the subject of this letter should be addressed to :—

Headquarters,
Royal Air Force,
Middle East,
Cairo.

and the following reference quoted :—

S.21196.

MOST SECRET.

HEADQUARTERS,
ROYAL AIR FORCE,
MIDDLE EAST,
CAIRO.

2nd November, 1938.

Your Excellency,

I have the honour to refer Your Excellency to the Combined Plan for the Defence of Egypt which was agreed to by His Excellency the Prime Minister early this year, and wherein are set out certain defence measures for consideration of the Egyptian Government, details of which it was agreed should be arranged in consultation between the Egyptian authorities concerned and the British Military and Air Force authorities.

2. It is understood that, in pursuance of this arrangement, the G.O.C.-in-C, British Troops in Egypt, and his Staff Officers have already had several consultations with you and your Staff with the object of co-ordinating details of defence action to be taken by the Egyptian and British Army, and I now desire, subject to Your Excellency's concurrence, to discuss certain outstanding points relative to action by the Royal Air Force.

3. If Your Excellency, therefore, has no objection to this proposal, I would in the first place propose to get in touch with the Director of the Royal Egyptian Air Force to discuss the question of the role of the Royal Egyptian Air Force in defence, in order to co-ordinate its proposed action with that of the Royal Air Force.

4. Further points detailed in the Combined Plan and which I should also wish to discuss with the Director are :-

(a) The completion and co-ordination of the air raid warning system.

(b) The institution of Prohibited Areas.

(c) Measures for the control of civil aviation.

5. An additional and rather urgent matter, which has arisen out of the recent emergency, is the question of military aerodromes in the Western Desert. This also calls for some discussion in order to co-ordinate our requirements with those of the Royal Egyptian Air Force, and I am addressing a separate letter to you on this subject.

I have the honour to be,
Your Excellency's obedient Servant.

[signature]

Air Vice-Marshal,
Commanding Royal Air Force,
Middle East.

His Excellency,
The Minister of War & Marine,
CAIRO.

ملحق (١٧)

№ 9-1/2

Cairo,

7th November, 1938.

SECRET

The Air Vice-Marshal,
Commanding Royal Air Force,
Middle East,
Cairo.

Reference your letter No.S.21196 dated 2nd November, 1938, I have no objection to your proposal to discuss any outstanding points with the Director of the Royal Egyptian Air Force relative to the Combined Plan for the Defence of Egypt.

Yours Sincerely,

Sgd. H. Sabry.

MINISTER FOR WAR AND MARINE.

Copy to :- Director, Royal Egyptian Air Force,
for information, please.

ملحق (١٨)

DO/S.21196/11.

SECRET.

Headquarters,
Royal Air Force,
Middle East.

CAIRO. 28th January, 1939.

Dear Hussein Sirry Pasha.

You will remember that in the course of our conversation this morning I informed you that I wished to send, for your approval, a record of a recent discussion I have had with the Director of the Royal Egyptian Air Force at which we agreed on certain details of the defence plans in which we are jointly concerned.

2. I record below the several points discussed, and this record has been agreed by the Director .

3. War Role of the R.E.A.F. Army Co-operation Squadron.

(a) It was agreed that one Flight of this Squadron would, in war, be employed on duties in connection with the defence of the Suez Canal, and that its main role would be reconnaissance of the Gulf of Suez and Northern part of the Red Sea.

It was agreed that Suez would be the most suitable base for the Flight, and that the Director, R.E.A.F., would arrange for the accommodation of the Unit at Suez and for communications between the Unit's base and the Headquarters of the Officer Commanding, Canal Defence Forces.

What arrangements have been made at Suez. Consider the matter as urgent

The advantage of having this unit located at Suez rather than at Ismailia is that it shortens the length of operational flight required for reconnaissance in the Gulf of Suez and, moreover, the presence of Lysander aircraft there would act as a pertial deterrent to enemy air attack on Suez in that this modern type aircraft possesses characteristics which qualify it to undertake work of defensive air fighting.

In the event of an emergency arising before arrangements at Suez have been completed, the Flight will be based at Ismailia as was done in the case of the Squadron in the recent emergency.

(b) It was agreed that the second Flight of the R.E.A.F. Army Co-operation Squadron should be employed in reconnaissance and bombing duties in the Western Desert in the Bahariya area. The primary role of the Flight would be to locate enemy movements from the frontier.

The Director of the Royal Egyptian Air Force undertook to ensure that the aerodrome at Bahariya was kept in readiness for occupation by this Unit, and that the necessary supplies of fuel, bombs, etc. were maintained there. It is to be understood,

His Excellency,
Hussein Sirri Pasha,
The Minister of Defence,
Cairo.

تابع ملحق (١٨)

however, that the Unit will not actually move to Bahariya until the protection of this place against land attack has been ensured by the Army.

If protection against land attack cannot be guaranteed, it is proposed that the Unit should remain based at Almaza, but should make use of Bahariya as an advanced operational landing ground for refuelling, etc.

4. War Role of the R.E.A.F. Fighter Squadrons.

It was agreed to be desirable that the Fighter Squadrons of the Royal Egyptian Air Force should be allocated in the first place to the "home defence" of Cairo and Alexandria areas, and that No. 1 (Fighter) Squadron, when formed, should be allocated to the defence of Cairo.

It was also agreed that this Squadron should in war be located at Helwan, which will be the peace time station of the Royal Air Force Fighter Squadron which, in war, moves to the Western Desert. (One Fighter Squadron of the Royal Air Force will also be located at Amiriya for the defence of Alexandria and the Fleet Base).

It was also agreed that the operational control of all Fighter Squadrons employed on "home defence" should, in war, be under one command, and that this Commander should be stationed at the 'Air Raid Report Centre' now being established at Dekheila Aerodrome. Until the time when sufficient Egyptian Fighter Squadrons are available to take over this duty it is proposed that a British Air Force officer should, in war, direct the operations of all the Fighter Squadrons employed in "home defence", and that with him should be an Egyptian Air Force officer who would issue the required orders to the Egyptian Fighter Squadron.

With regard to the Air Raid reporting system and Report Centre which is at present being organised, it is proposed to hold in the near future an Exercise in the Alexandria area in which the Royal Egyptian Air Force and the Royal Air Force Fighter Squadrons will co-operate from their War Stations.

The formation of the second Royal Egyptian Air Force Fighter Squadron was discussed, and it was agreed that it would be an advantage if this could be expedited, as it is considered that the presence of R.E.A.F. Fighter aircraft operating in the defence of Cairo and Alexandria would have a most beneficial moral effect on the population, in addition to their material effect as a deterrent to enemy air attacks on these important centres. It was therefore agreed that the provision of further Fighter Units for the Royal Egyptian Air Force should be given priority over the provision of Bomber or other type Units.

5. War Role of the R.E.A.F. Bomber Squadron.

It was agreed that until such time as the second Fighter Squadron of the R.E.A.F. has been formed and is available to take its place in the defence of Alexandria, the flight of Panther Audax Bomber aircraft should, in war, remain at Dekheila to act in the first

./.

تابع ملحق (١٨)

Page 3.

place as a reserve for short distance reconnaissance or offensive action against enemy forces in the Western Desert.

6. Preparation of Operational Landing Grounds in the Western Desert.

It was agreed that the Director of the Royal Egyptian Air Force should keep me informed of the progress made in this important work of preparing operational landing grounds in the Western Desert, and that I should keep him informed of the requirements of these aerodromes for operations.

The Director R.E.A.F. should keep me informed of both

7. Corridors and Prohibited Areas.

The necessity for providing corridors of approach to defended areas for Egyptian and British aircraft and for laying down prohibited areas was discussed, and it was agreed that details of the arrangements proposed should be supplied to the Director of the Royal Egyptian Air Force by me, but that, in order to ensure secrecy, they will not be issued down to Units of either Service until the time arrives when it becomes necessary to put them into force.

8. Employment of Misr Airways in War.

It was agreed that in the event of war, it would be of great value if Misr Airways could be taken over complete by the Director, Royal Egyptian Air Force, and the personnel and aircraft employed for the operation of a transport service for the evacuation of casualties or other work. If this scheme is approved, it is proposed that the Air Officer Commanding, Royal Air Force, shall approach the Air Ministry for approval for British personnel employed with Misr Airways to continue to operate with them in war.

9. Air Raids Reporting System.

With regard to the Air Raids Reporting System, the Director, Royal Egyptian Air Force is at present engaged in organising a Report Centre at Dekheila. This scheme, as at present organised, will only partially meet all requirements for obtaining reports on movements of enemy aircraft about to attack, and warning military units and civil population, and the Air Officer Commanding, Royal Air Force is at present engaged, in collaboration with the General Officer Commanding-in-Chief, in drawing up a comprehensive scheme for Air Raid Reports and Warnings which it is hoped will be communicated to Your Excellency for approval in the near future.

10. A (I shall be grateful if Your Excellency will approve in principle the foregoing arrangements which have been agreed with the Director, Royal Egyptian Air Force, with regard to the role of the R.E.A.F. in war and the other subjects mentioned,) B (and if you would approve the continuance of the system of direct communication and discussion of details between the Director and myself.)

Yours Sincerely

H.A. Nicholl.

Reply I approve in principle A and approve B

صورة لسعادة مدير الطيران

ملحق (١٩)

No. 2-1/8.

Cairo,
12th February, 1939.

SECRET.

Dear Vice Marshal Nicholl,

Reference your letter No.DO/S.21196/14 dated 28th January, 1939 for which I thank you very much.

I approve in principle the arrangments which have been agreed with the Director, R.E.A.F., with regard to the role of R.E.A.F., in war and the other subjects mentioned in your letter.

I also approve the continuance of the system of direct communication and discussion of details between you and the Director, R.E.A.F.

Yours S.,

Sgd H Sirry

MINISTER FOR NATIONAL DEFENCE.

Air Vice-Marshal,
H.R. Nicholl, C.B., C.B.E.,
Air Officer Commanding,
Royal Air Force,
Middle East.


ملحق (٢٠)



18B

11/6/4. SECRET.

HALF YEARLY REPORT NO.8 ON THE ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE BY THE SENIOR AIR ADVISER ON THE BRITISH MILITARY MISSION - PERIOD 1st APRIL to 31st OCTOBER,1940.

1. GENERAL.

As mentioned in the last report, the R.E.A.F.Squadrons, after being for two months at war stations, returned to their peace stations in November to facilitate training. At that time units were handicapped by the large percentage of their personnel being inexperienced. Since then, however, it has been possible to avoid any substantial change in personnel and operational training has been able to go ahead on the whole satisfactorily, so that at the outbreak of war between the Allies and Italy in June,1940, the squadrons were in a much better condition to take an active part in hostilities. Since then advantage has been taken of the absence of intensive operations, in as far as the R.E.A.F. is concerned, to proceed with training as quickly as possible. It can fairly be stated that by the end of the period under review squadrons were within measureable distance of the highest standard likely to be maintained.

2. ORGANIZATION.

It was hoped that, when Italy joined in the war, the R.E.A.F. would be placed under the command of the A.O.C.-in-C., Middle East, and cooperate with the R.A.F. . . . Egypt, however, remained neutral, and political considerations have circumscribed R.E.A.F. operational activities. Briefly, the effect has been that :-

(a).The R.E.A.F. have not been placed under the orders of the A.O.C.-in-C, except that the fighters take their patrol orders from the R.A.F. fighter commander.

(b).Squadrons are not allowed to work from aerodromes or landing grounds occupied by the R.A.F.

(c).The A.C. squadron may operate in the Western Desert in support of the Egyptian Mobile Brigade, provided no control is exercised by the British Command. The Government, however refused to permit any fighters to operate in the Western Desert, even in support of their A.C.Squadron. This was presumably to minimise the chances of air combat near the Anglo-Italian war front.

(d).The Egyptian Government agreed to one squadron of fighters being located at Almaza for the defence of Cairo, and the other at Suez, but refused to employ fighters in the defence of Alexandria, although their A.A. batteries form part of the ground defence.

(e).In contrast with this, however, much valuable patrol work has been done by Lysanders in the Gulf of Suez, and by Ansons in escorting shipping convoys at the Northern end of the Red Sea in cooperation with the Royal Navy. Two of the three Ansons have recently been crashed, rendering further cooperation impossible, unless replacements can be obtained.

This inconsistency in the Government's policy is apparently due to the fact that the Director of the R.E.A.F., Air Vice-Marshal Hassan Abdel Wahab Pasha, who has, personally, afforded the R.A.F. as much help as he was able, deliberately omitted to inform his Ministry as to the nature of the duties being carried out by the Ansons.

3. PERSONNEL.

Hassan Abdel Wahab Pasha has recently left the R.E.A.F. for another appointment, since he felt that he could not cooperate with the Army's new Chief of Staff, a man considerably junior to Wahab Pasha, who himself had designs on that appointment.

He is..

تابع ملحق (٢٠)

He is a very able and energetic man and, although a martinet in many respects, and unpopular for that reason, undoubtedly helped to raise the efficiency of the R.E.A.F., particularly as regards operational training.

The new Director, Lewa Ali Muaffi Pasha, took over during the last week in October. He is a man with considerable experience in the Army, but with none in the R.E.A.F. He has the reputation of being very willing to cooperate with the British and has created a favourable impression during the short time he has been Director. There may, however, be a considerable reaction among the senior R.E.A.F. officers who were allowed to display little initiative and authority under their late Chief. The result will probably be more growing pains.

4. EQUIPMENT.

The war has had the effect of seriously delaying the despatch of the initial spares and equipment for Gladiators, Lysanders and Ansons, which are recent types in the R.E.A.F. Maintenance of these types has therefore been extremely difficult in spite of help from local R.A.F. resources. The position appears to be improving as considerable consignments have been shipped, and should be received within the next few weeks.

5. EXPANSION.

After many delays in the delivery of Blenheims to equip a new squadron as part of the new expansion scheme, Air Ministry finally decided that these aircraft would definitely not be available. The failure to form this, or any other squadrons in accordance with the expansion scheme, has had the effect of creating a serious surplus of pilots, since the intake of the F.T.S. was based on expansion. This matter is now under consideration together with the problem of new equipment during the coming year.

6. MAINTENANCE.

Just prior to the outbreak of war with Italy, the contract had been let for the new equipment and maintenance depot. Shortage of building material and money has, however, caused the whole scheme to be shelved. In the meanwhile two Dolman hangars have been erected at Almaza and are being used to implement the existing workshop facilities. Owing to lack of spares the number of aircraft awaiting overhaul and repair has been steadily growing.

7. AERODROMES.

Dikheila aerodrome, Alexandria, has been vacated by the R.E.A.F. and handed over to the Fleet Air Arm. The fighter squadron from Dikheila has taken over a landing ground at Suez and the remaining units moved to Almaza.

8. ELEMENTARY TRAINING SQUADRON.

In order to minimise congestion and permit dispersal of aircraft at Almaza, the Magisters of the Elementary Training Squadron have been moved to Khanka landing ground. This is sufficiently close for the pupils to live and do ground instruction at Almaza.

9. FLYING ACCIDENTS.

There have been seven serious flying accidents. This shows a marked increase over previous periods. The cause in each case was an error of judgement, usually coupled with careless flying, while at least two cases were due to low flying against orders. An Anson was crashed, killing all five of the crew, through the pilot trying to land on the aerodrome in fog, although Khanka landing ground less than five miles away was perfectly clear.

The British Mission officers are doing all in their power to obtain a tightening of flying discipline, but without any executive control, this is very difficult. The Director has promised that, in future, serious cases of flying indiscipline will..

تابع ملحق (٢٠)

will be dealt with by court-martial. It remains to be seen whether such strong action will in fact be taken.

No flying accidents have been due to faulty material or maintenance.

10. CIVIL AVIATION.

There is still no coordination between civil and military aviation, but, with the change in command of the R.E.A.F. the matter is likely to come up for reconsideration. Private flying and training has practically ceased.

Misr Airwork have reorganized their air lines to meet defence requirements. Besides a daily local service extending to Palestine, they are operating a weekly service between Egypt, Cyprus and Turkey via Palestine, and to Assiut three times a week. In all these services British and Egyptian officials and diplomatic mail have priority. All Misr pilots are doing over 100 hours a month.

In addition the company undertake special charter work on behalf of the R.A.F. and Army cooperation flying for the British and Egyptian A.A. units at Alexandria, Cairo, Port Said and Haifa. They have also carried out repairs and overhauls to R.A.F. Gladiators and Hudsons, and provide facilities in their workshops for British Overseas Airways Corporation; additional contracts have been promised if space can be found.

11. BRITISH PERSONNEL.

Two British Warrant Officers have recently been commissioned and therefore returned to R.A.F. duty - W.O.Oldland and W.O.Hore. They have been with the Egyptian Air Force since its inception, the former in charge of maintenance and the latter equipment. The present standard of efficiency in these two spheres is largely due to their outstanding capability, zeal and tact.

12. No.1 A.C.SQUADRON - LYSANDERS.

For the greater part of this period the squadron has had two widely divergent roles, since one flight has undertaken cooperation with the British Canal Brigade including dawn and dusk shipping patrols in the Gulf of Suez, while the other flight has cooperated with the Egyptian Mobile Brigade.

On the whole the squadron is efficiently trained for the type of cooperation it is likely to be called upon to provide, but its activities have been and are still being severely handicapped by an acute lack of spares. During one period serviceability had dropped to six aircraft out of 15 I.E.

The officers are rather obviously reluctant to serve in the Western Desert, in which each flight has had one period. This is undoubtedly in no small part due to the policy of the Egyptian Government of trying to avoid any clash with the Italians in the Western Desert.

The percentage efficiency of this squadron as regards training is estimated as 70 per cent.

13. No.3 COMMUNICATIONS SQUADRON - ANSONS, PERCIVAL Q.6.s, COMMODORE, MOTH.

This squadron consists of two flights, one equipped with Ansons and the other with miscellaneous civil type aircraft.

The Anson flight, until two aircraft were destroyed in crashes, carried out valuable work patrolling the Gulf of Suez and escorting British shipping convoys. The other flight has been rather disorganized through the two Percival Q.6.aircraft being allotted for the use of H.M.The King.

14. No.4 SQUADRON - GORDON AND AUDAX

Originally this was to have been a Blenheim Squadron, but owing to the aircraft not being available the function of this squadron has been changed to drogue towing for air to air and A.A. battery practice, and to provide aircraft for instruction in air fighting and air gunnery.

The number...

تابع ملحق (٢٠)

4.

The number of Gordons available was insufficient for air to air and ground to air towing. The problem was solved by the R.A.F. lending their towing flight for about two months to provide training for the two fighter squadrons.

Nos. 2 and 5 Fighter Squadrons - Gladiators.

15. MOVEMENTS.

At the beginning of the period covered by this report, the fighter squadrons were both stationed at Dikheila, and were beginning to settle down, No.2 Squadron after a number of changes in its personnel, and No.5 after its formation as a fighter squadron. The squadrons had begun a good training syllabus, and had arranged affiliation exercises with No.80 Squadron of the R.A.F. at Amryia. Before it was possible to carry those out, the two squadrons received orders to move to their war stations, and these moves were carried out on 19th May, No.2 Squadron to Almaza, and No.5 Squadron to Suez.

Since then the two squadrons have continued with their training at their war stations, while at the same time keeping a proportion of their aircraft at "readiness" under the control of the Fighter Sector Commander at Helwan. At various times during the period the squadrons have interchanged their flights so that all pilots could make use of the superior training facilities of the Cairo Area - air firing ranges etc.

16. OPERATIONS.

Neither squadron has as yet carried out more than routine or practice patrols. There was a raid on the Suez area but there was no opportunity for the fighters to intercept. There have been no daylight raids on the Cairo area.

17. MORALE.

The pilots seem quite ready to engage the enemy if he appears. On the other hand they have no great confidence that the performance of their Gladiators is good enough to compete with the S.79 type of Italian bomber which is expected. Morale is inclined to fluctuate with good news or bad, with flying accidents, and with the trials of Ramadan etc.

18. DISCIPLINE.

Discipline is moderately good, better on the whole in No.5 Squadron than in No.2. It is not likely to be better while all the flight commanders are pilot officers, and the C.O.s flight lieutenants, one of them - in No.2 - very junior. One pilot of No.5 Squadron killed himself and wrote-off his aircraft through a breach of discipline.

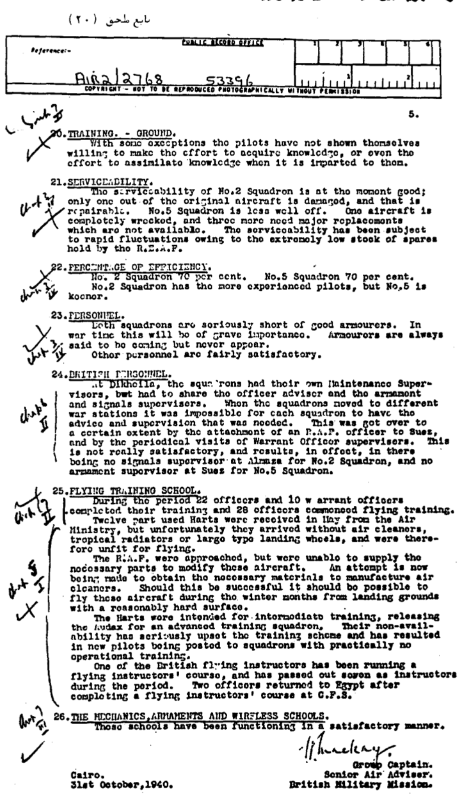
19. TRAINING. - AIR.

Altogether, during this period, 50 fighter pilots have been brought up to a quite useful operational standard. This involved a great deal of individual training at first, although calls for operational readiness did not allow this to be as thorough as it should have been. For the first time in the R.E.A.F. it has been possible to carry out a concentrated programme of air to air firing. This was made possible by the loan from the R.A.F. of a Towed Target Flight of Gordon aircraft; the R.E.A.F. Towed Target Flight having proved itself quite unable to deal with the quantity of work required. Pilots have also carried out all the standard operational practices of a fighter squadron: Fighter versus Bomber attacks, Fighter versus Fighter attacks, Quick take-off and interception practices; oxygen climbs, etc. With the syllabus completed, all that is needed is constant practice to improve the standard of manoeuvre and gunnery. Unfortunately it is doubtful if the R.E.A.F. Towed Target Flight will be able to deal with these gunnery practices.

In assessing the value of these squadrons it must be realised that the pilots are far from experienced, most of them having carried out only 150 hours flying on all types.

Para.20....

تابع ملحق (٢٠)



5.

20. TRAINING. - GROUND.

With some exceptions the pilots have not shown themselves willing to make the effort to acquire knowledge, or even the effort to assimilate knowledge when it is imparted to them.

21. SERVICEABILITY.

The serviceability of No.2 Squadron is at the moment good; only one out of the original aircraft is damaged, and that is repairable. No.5 Squadron is less well off. One aircraft is completely wrecked, and three more need major replacements which are not available. The serviceability has been subject to rapid fluctuations owing to the extremely low stock of spares held by the R.E.A.F.

22. PERCENTAGE OF EFFICIENCY.

No. 2 Squadron 70 per cent. No.5 Squadron 70 per cent.
No.2 Squadron has the more experienced pilots, but No.5 is keener.

23. PERSONNEL.

Both squadrons are seriously short of good armourers. In war time this will be of grave importance. Armourers are always said to be coming but never appear.
Other personnel are fairly satisfactory.

24. BRITISH PERSONNEL.

At Dikheila, the squadrons had their own Maintenance Supervisors, but had to share the officer adviser and the armament and signals supervisers. When the squadrons moved to different war stations it was impossible for each squadron to have the advice and supervision that was needed. This was got over to a certain extent by the attachment of an R.A.F. officer to Suez, and by the periodical visits of Warrant Officer supervisers. This is not really satisfactory, and results, in effect, in there being no signals supervisor at Almaza for No.2 Squadron, and no armament supervisor at Suez for No.5 Squadron.

25. FLYING TRAINING SCHOOL.

During the period 22 officers and 10 warrant officers completed their training and 28 officers commenced flying training.
Twelve part used Harts were received in May from the Air Ministry, but unfortunately they arrived without air cleaners, tropical radiators or large type landing wheels, and were therefore unfit for flying.
The R.A.F. were approached, but were unable to supply the necessary parts to modify these aircraft. An attempt is now being made to obtain the necessary materials to manufacture air cleaners. Should this be successful it should be possible to fly these aircraft during the winter months from landing grounds with a reasonably hard surface.
The Harts were intended for intermediate training, releasing the Audax for an advanced training squadron. Their non-availability has seriously upset the training scheme and has resulted in new pilots being posted to squadrons with practically no operational training.
One of the British flying instructors has been running a flying instructors' course, and has passed out seven as instructors during the period. Two officers returned to Egypt after completing a flying instructors' course at C.F.S.

26. THE MECHANICS, ARMAMENTS AND WIRELESS SCHOOLS.

These schools have been functioning in a satisfactory manner.

Thackeray
Group Captain.
Senior Air Adviser.
British Military Mission.

Cairo.
31st October, 1940.

تابع ملحق (٢٠)

APPENDIX "A"

to Half Yearly Report No.8 on the Royal Egyptian Air Force.

1. Personnel of the Air Wing, British Military Mission.

Senior Air Advisor.

Group Captain E.P.Mackay.

Instructor, Station H.Q., Almaza.

Wing Commandor C.E.N.Guest, O.B.E.

Instructor, No.1 A.C.Squadron.

Squadron Leader V.A.Pope.

Instructor, Nos. 2 and 5 (F) Squadrons.

Wing Commander P.B.Coote.

Instructor, No.4 (E) Squadron and Towed Target Flight.

Flight Lieutenant H.D.Jones. (Terminated appointment on 30th September owing to Blenheim aircraft not being available for this squadron).

Chief Flying Instructor.

Wing Commandor E.A.C.Britton, D.F.C.

Flying Instructors.

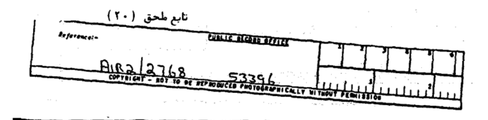
Flying Officer L.F.Humphrey, A.F.M.

Total British officers.........................7.
R.A.F., N.C.O.Flying Instructors.............8.
R.A.F., N.C.O.Technical Instructors.........21.
Total..36.

2. Royal Egyptian Air Force Personnel strength.

Officers(4 non-flying)including officers under training...158.
N.C.O.Pilots, including N.C.O.s under training............ 44.
Military(technical)other ranks(including under training)..898.
Military(non-technical)other ranks........................590.
Civilian employees...929.
Total....2619.

تابع ملحق (٢٠)



APPENDIX "D"

to Half Yearly Report No.8 on the Royal Egyptian Air Force.

AIRCRAFT ON STRENGTH ON 31st OCTOBER, 1940.

1. Avro Type 626..16.
(Cheetah Mk.V)

2. Fairey Gordons... 4.
(Panther Mk.II)

3. D.H.Moth E.III... 1.

4. Hawker Audax..21.
(Panther Mk. VI and X)

5. Miles Magister..37.
(Gypsy Major)

6. Avro Anson 652 (Civilian)............................. 1.
(Two Cheetah Mk.IX)

7. Westland Wessex....................................... 1.
(Three Genet Major)

8. Avro Type 642 (Commodore)............................. 1.
(Lynx Mk.IV)

9. Westland Lysanders....................................15.
(Mercury XII)

10. Gloucester Gladiators................................35.
(Mercury IV and VIIIA)

11. Avro Anson - Military Type........................... 1.
(Two A.5 Cheetah Mk.IX)

12. Percival Q.6... 2.
(Two Gipsy VI)

13. Hawker Hart(unmodified for local conditions and not....12.
(R.R.Kestrel) in use)

Total.......147.

ملحق (٢١)

S/A Adv.

British Military Mission,
Cairo, 21st April, 1940.

23 MAY 1940

SECRET.
No.M/6/4.

Sir,

I have the honour to forward herewith Half-yearly Report No.7 on the Royal Egyptian Air Force, drawn up by Group Captain V.H.Tait, O.B.E., R.A.F., Senior Air Advisor on the Military Mission.

It will be noticed that this Report deals only with the five months ending on the 31st March, instead of the usual period of six months ending on the 30th April. This has been done in view of the departure of Group Captain Tait from the Mission at the end of the month, and I trust that this procedure will cause no inconvenience.

Copies of this Report have also been despatched as follows:-

British Embassy, Cairo..........................4 copies.
War Office, London..............................2 copies.
A.O.C.-in-C., R.A.F., Middle East...............1 copy.
G.O.C.-in-C., Middle East.......................1 copy.
G.O.C.-in-C., British Troops in Egypt...........1 copy.

2. As the Air Council are no doubt aware the financial situation in Egypt has lately become difficult and as a result the previously contemplated expansion of the fighting services has been curtailed. The present Egyptian Air Force consists of five squadrons partially or completely equipped and a Target Towing Flight. According to the long range programme approved in principle about a year ago, an eventual expansion to twelve squadrons was envisaged, but the long range expansion plans both for the Air Force and the Army were cancelled on the assumption of office of the present Government, mainly owing to financial difficulties, and the Air Force was left in its present condition with no fixed plans for the future. X

3. As a result of the recent visit to the Sudan of the Prime Minister and Defence Minister, who were accompanied by an escort of nine aeroplanes, orders were given for the Egyptian Air Force to be expanded during the coming financial year to seven squadrons, and the necessary provision was included in the draft financial budget. During the last two or three weeks, however, these two extra squadrons have been eliminated from the budget for financial reasons in the same way as the strength of the Army for the coming year had to be reduced by rather over 2,000 men. X

4. During the last few days the Minister of Defence has informed me that the Egyptian Government are approaching the British Government on the question of financing the purchase of armament and equipment from England by some long term arrangement and I have been asked to estimate what capital expenditure is envisaged during the next three or five years. As a result of this it has been necessary again for the Egyptian Government to decide on a long term programme, and so far as the Air Force is concerned it seems likely that the two fighter squadrons will be again inserted in the programme, making a total Air Force of seven squadrons. The necessary provision for the Aircraft Depot, landing grounds, etc., will also be made. X

Otherwise any further expansion of the Air Force for a considerable number of years seems unlikely.

5. As stated in paragraph 2 of the attached Report the administration of the Egyptian Air Force has benefited considerably by the appointment of the new Director, Lewa Hassan Abdel Wahab Pasha, a most energetic officer and probably a better disciplinarian than any other senior officer in the Defence Services.

Whether...

تابع ملحق (٢١)

2.

Whether he will hold his present appointment long is perhaps doubtful, as he has designs on the post of Chief of Staff of the Army which will become vacant this summer.

6. Mention is made in the attached Report (paragraph 6) of the cooperation exercises carried out by No.1 Army Cooperation Squadron with the British Army and Navy, the Egyptian Army, the Indian Army, and the Frontiers Administration, and I should like to add that at all exercises which were attended the work of this squadron was really good.

7. In conclusion, I should like to invite attention to the excellent work done by Group Captain V.H.Tait during his period of service with the Egyptian Air Force. There is no doubt that the progress made by the Egyptian Air Force is primarily due to his energy, ability and tact. I have met few officers with the ability to remain equable in face of the constant irritations met with in this country, and there is certainly no British officer who has been more liked by the Egyptians than Group Captain Tait. It was, in fact, not without some difficulty that the Defence Ministry was persuaded to agree to his release a few months before the expiry of his contract.

I have the honour to be,

Sir,

Your obedient servant,

[signature]

Major-General.
Chief of the British Military Mission.

The Under-Secretary of State
The Air Ministry,
London.

ملحق (٢٢)

18A

SECRET.

BRITISH MILITARY MISSION.

M/6/4.

CAIRO, 6th December 1940.

Sir,

I have the honour to forward herewith Half-yearly Report No.8 on the Royal Egyptian Air Force, drawn up by Group Captain E.P.Mackay, R.A.F., Senior Air Adviser on the Military Mission.

Copies of this report have also been despatched as follows :-

British Embassy, Cairo	4	copies
War Office, London	2	"
A.O.C.in C., R.A.F., Middle East	1	copy
Commander-in-Chief, Middle East	1	"
G.O.C.in C., British Troops in Egypt	1	"

2. As will be seen from this report, it is considered that at the end of the period under review the Egyptian Air Force had attained a reasonably high standard of efficiency.

This standard cannot, however, be maintained unless adequate supplies of spare parts and also new aircraft are provided in the near future.

The most urgent requirements are spare parts for the Lysanders, and additional aircraft to make up the Anson Flight to six aircraft. Modern fighters are also needed to replace the Gladiator aircraft which are not fast enough for "home defence".

3. There is no doubt that unless the above requirements are met reasonably soon the moral and efficiency of the Egyptian Air Force will seriously decline. This would be unfortunate as the R.E.A.F. is capable of carrying out certain useful duties in connection with the defence of Egypt. These include the day air defence by fighter squadrons of Cairo and Suez, for which the R.E.A.F. is at present solely responsible, escort duties in the Gulf of Suez and the Red Sea in cooperation with the Royal Navy, and the provision of towing facilities for the Royal Navy and the British Army.

4. As regards the future, it is realised that, under present circumstances, aircraft cannot be made available to permit the expansion scheme (up to 12 squadrons) to go ahead normally. In 1941, however, it is recommended that modern aircraft be forthcoming for one extra fighter squadron and to re-equip with fighters one of the existing squadrons, and that six Ansons and six towing aircraft be supplied. This would enable surplus personnel to be absorbed and permit the R.E.A.F. to continue to carry out the duties referred to in paragraph 3 above.

I have the honour to be,

Sir,

Your obedient servant,

R.G. Stone

Major-General,
CHIEF OF THE BRITISH MILITARY MISSION.

The under-Secretary of State,
The Air Ministry.
London.

ملحق (٢٣)

SECRET

29B.

HALF-YEARLY REPORT No.12 ON THE ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE BY THE SENIOR AIR ADVISER ON THE BRITISH MILITARY MISSION

PERIOD 1st MAY, 1942 TO 31st OCTOBER, 1942.

GENERAL

Reaction to Axis Advance into Egypt

1. Since my last half-yearly report the REAF has undergone the most severe crisis of its short history. After a purge, prescribed by the British Military Mission and administered by the Egyptian Government, it is now in a much more healthy condition than at any time since the outbreak of war.

2. During the recent retreat of the British Forces towards Alexandria, the REAF maintained a most commendable calm, and the big majority of its personnel accepted our assurances that the enemy would be brought to a halt before reaching the Nile Valley. The Director, REAF, offered to place Almaza aerodrome facilities at the disposal of the RAF in the event of an emergency, and one could feel no strain in our relations with the Egyptians.

Subversive Activity in the REAF.

3. In the second week of July, by which time the battle-front had become static at El Alamein, two REAF Pilots disappeared in Gladiator aircraft, and it soon became evident from Intelligence reports that they had landed in enemy-held territory, and with the object of imparting information. The Egyptian authorities, acting on their own initiative, promptly grounded the REAF, and requested me to supervise the removal of magnetos from all aircraft. In the previous year a retired Chief of Staff of the Army had made an unsuccessful attempt to flee the country in a REAF aircraft, manned by an Egyptian crew, whilst he was under suspicion of subversive activities. These further incidents so distressed the Egyptian Government that the Prime Minister and Minister of Defence seriously considered disbanding the REAF and transferring the personnel to the Army. A senior Staff Officer in the REAF was immediately suspended for suspected implication, following reports from the Egyptian Intelligence Section. These reports were confirmed from British sources.

Policy of the British Military Mission

4. The Mission, after consultation with the AOC-in-C, decided to oppose the extinction of the REAF, since it appeared certain that the conspiracy was limited to a few persons, and the service as a whole was deeply ashamed and bitterly resented the action of these few. It was felt that, had the REAF been disbanded, the Axis Powers would have been presented with a valuable propaganda point, and would declare that the REAF had been quashed owing to British pressure, proving how the latter were anxious regarding the activities of the armed forces of the downtrodden Egyptian Nation. Furthermore, the posting of the personnel to the Army would have a most detrimental effect on that service, since not only would they be untrained in their new work, but they would also undoubtedly consider that they had a major grievance. These points were put to the Minister of Defence with the counter-proposal that certain of the more senior officers who, on the grounds of inefficiency, or for other reasons, were a bad influence, should be removed, since it was evident that, although there was no big subversive element in the REAF, the discipline of the Service as a whole needed tightening up. This was agreed to, and the Minister further arranged to convene a strong committee consisting of carefully selected senior Egyptian Army and Air Force Officers and myself, to consider any proposals for the reorganisation of the REAF which I might consider desirable.

تابع ملحق (٢٣)

2.

Action taken by the Egyptian Government

5. This was an opportunity I had long awaited and, except that two of the officers I was anxious to get rid of were, for political reasons, merely put on six months' probation, all my proposals were accepted by the committee and confirmed by the Government.

6. As a result

(a) Three senior officers have been transferred to the Army and two more put on probation.
(b) Fourteen officer pilots of various ranks and seventeen airmen pilots, considered to be below standard professionally, or unreliable politically, were also transferred to the Army, being found surplus to requirements owing to shortage of aircraft.

(c) It was agreed to introduce Acting rank when necessary; since owing to the youth of the REAF there is a big shortage of officers holding ranks above that of Flying Officer. Squadrons, Flights and Sections were therefore being commanded by officers without sufficient rank to exert their authority.

(d) It was agreed to adopt appropriate sections of the British Air Force Law and King's Regulations and Air Council Instructions suitably modified, since, in spite of repeated protests on our part, the REAF is governed by Army Law. This is most unsuitable for enforcing discipline, particularly in flying matters, and accused persons are almost invariably acquitted by Courts Martial.

(e) Almaza is to be reorganised on a one station basis. Since units were moved from Dekeila to Almaza, over two years ago, Almaza has consisted of two separate stations, and has even had separate workshops. This has led to great inefficiency and confusion.

Change of Director

7. The Minister of Defence also considered it advisable to make a change in Directors, on the grounds that discipline in the REAF had been shown to be lax and that although Ali Houaffi Pasha had in other respects proved himself a capable director, he must be held responsible. He was therefore transferred to an important staff job in the Army, and Lewa Hosni Taher Pasha, a reputedly strong man with pro-British leanings, was appointed Director. As in the case of all his predecessors, Taher Pasha has had no air experience, but, since no REAF officer is senior enough, the choice seems to have been sound.

Discovery of Source of Leakage of Information

8. In the meanwhile, investigations arising from the affair of the two Gladiators exposed a source of leakage of information from Egypt, involving an escaped German Officer, an Egyptian Army Officer and another officer of the REAF. It was discovered that they had been using an Egyptian Army W/T Station for passing information to the enemy. These Egyptian Officers were convicted by an Egyptian Court and sentenced to imprisonment.

Reaction of the REAF

9. Nothing but good seems to have resulted from these happenings. The recommendations of the Committee have been very well received by the REAF, and the pruning off of the less desirable element has apparently resulted in a rise in morale and feeling of confidence and security. The intervention of the British Military Mission, resulting in the reprieve of the Service, and the suggestions made to the Committee have been understood and much appreciated. I would go so far as to say that our influence is now greater than it has been for the last three years. It is difficult to foresee what will be the situation if the Government changes.

تابع ملحق (٢٣)

3.

EQUIPMENT AND MAINTENANCE

Procedure for obtaining equipment

10. Within the period of this report RAF ME have undertaken to supply from stock, so far as possible, spares and equipment required by the REAF and to demand on UK such items as are not held. This is a great improvement on the old system, which, however, worked well enough in peace time, the REAF submitting their demands annually to their representative in London, who then arranged for purchase and delivery.

Transfer of Equipment and Spares to the RAF.

11. On reviewing stocks of equipment and spares I found that, owing to the postponement of the expansion scheme, many items of flight and workshop equipment and a large amount of spares (mostly A.G.S.) were surplus to requirements. These have been handed over to, and gratefully received by, the RAF. The principle is being extended to any further stocks which were ordered from the UK and which may arrive, having been delayed in transit.

Equipment Section.

12. The organisation of this section is most unsatisfactory. The REAF will try to service the whole of their Air Force with an organisation designed for a single small station. They have, however, agreed at last to increase the number of Equipment Officers from one to seven. The new Director has lately had charge of the Army Ordnance Services and it is hoped that he will be persuaded to accept and introduce our reorganisation scheme. There is a risk that he may try to remodel the section on Army principles, which do not adapt themselves to an Air Force.

Maintenance

13. With the exception of MT, the standard of maintenance has been satisfactory. For a period of about three months, when the RAF were short, it was impossible to get red dope. This seriously interfered with the serviceability of aircraft, especially in the case of one of the fighter squadrons. Dope is now available, but the effects are still being felt.

Workshops.

14. There has been a steady improvement in the efficiency of the workshops. This will be enhanced by a reorganisation made possible by amalgamating the two stations at Almaza into one. At long last it has been agreed to take the overhaul of MT seriously and allot adequate workshops.

FLYING ACCIDENTS

15. The crash rate has been commendably low, except as regards Hurricanes. There have been no flying accidents involving serious injury.

BRITISH PERSONNEL

16. Group Captain J.D'A Keary, on promotion to that rank, was posted for duty with the RAF. Wing Commander A.M.Maclachlan, RAF,VR, filled this vacancy.

17. There has been a few changes in Warrant Officer personnel, due to commissioning.

18. It is becoming increasingly difficult, as regards both Officers and Warrant Officers, to find men old enough and with sufficient RAF experience, for attachment to the Mission. RAF ME are most sympathetic and helpful, but, as a general rule, the right type of man is simply not available.

تابع ملحق (٢٢)

4.

EFFICIENCY OF SQUADRONS

No.1 A.C. Squadron - Lysanders

19. The squadron has a monthly average of 100 hours for the last 6 months, many hours flying have been carried out on Camera Gun practices and formation flying; apart from this very little training has been done.

20. The average serviceability has been nine aircraft out of thirteen. The serviceability is considered good since the squadron has experienced a certain amount of trouble with tail wheels, owing to a shortage of bearings. Spare tail wheels have been obtained from the R.A.F which, though of a different type, can be adapted to suit the Lysander. Fabric deterioration has also been experienced, but is being overcome by changing some main planes and repairing others. The O.C. takes a considerable interest in the functioning of the Squadron and all officers are keen to fly as much as possible. A certain amount of disorganisation has taken place through mechanics being away till ten o'clock in the morning on sports and this is considered serious if flying hours are to be maintained and maintenance work carried out in a reasonable time.

No. 3 Communication Squadron - Q6, Anson and Moth.

21. The squadron has averaged 40 hours flying time per month. Flying has consisted mostly of local practice and test flights. The serviceability has been approximately five out of seven aircraft.

22. A certain amount of trouble has been experienced on Q6 aircraft owing to high oil temperatures but this has been overcome by fitting oil coolers. Details of this installation have been submitted to the makers at their request. Difficulty has been experienced in repairing Anson aircraft owing to a shortage of plywood; repairs, however, have been effected and now both Ansons are serviceable.

No. 4 Squadron - Audax, Hart

23. Flying in the squadron has mostly consisted of practice flights. Flying in the squadron has averaged approximately 80 hours per month. Serviceability is very low, being approximately 6 out of 12 aircraft. Reasons for this are maintenance difficulties and the time taken on major inspections. A certain amount of fabric deterioration has taken place through aircraft being dispersed and a few aircraft are awaiting fabric renewal. It is hoped to concentrate on the necessary fabric work to be done in this squadron after the requirements of the fighter squadrons have been met.

FIGHTER SQUADRONS

No. 2 Squadron - Gladiators

24. The aircraft of this squadron, after living in the open air for over two years, have been all completely unserviceable for the past two months, due to the total re-covering and re-doping needed as a result of the extremely bad state of the fabric. Red dope has been impossible to obtain from the R.A.F in quantity, owing to extreme shortage. This also applies to "thinners". The only flying carried out by the squadron has been of a "refresher" nature in Magister aircraft.

25. The pilots of this squadron are keen and show plenty of enthusiasm for fresh knowledge. The C.O. seems a good officer and is certainly a good disciplinarian.

No. 5 Squadron - Gladiators

26. This squadron, whose aircraft are newer than those in No. 2 squadron, has not suffered much through fabric trouble. Maintenance has been good and the personnel are keen, due in no small measure to having an efficient squadron commander.

تابع ملحق (٢٣)

5.

No. 17 Squadron - Hurricanes

27. This squadron, which should really be termed the Hurricane Flight, as it has only had seven aircraft, leaves much to be desired in serviceability, keenness for training and discipline, both on the ground and in the air. The lack of serviceability is due, and due only, to the fact that the aircraft are flogged as hard as they possibly can be, whenever they are serviceable. This does not enable the ground staff to carry out their maintenance as they would like, the result being an atmosphere of uninterest in the squadron, which is quite understandable. Training memoranda have been passed to the squadron and lectures have been given, yet operational training has been virtually at a standstill for some time.

28. The pilots of the squadron are, on the whole, senior to those of the other two fighter squadrons. The resulting air of superiority adopted is extremely noticeable.

29. Several accidents have taken place, two aircraft being badly damaged, as opposed to a clean record in the two Gladiator squadrons.

30. At my suggestion, there is to be a new squadron commander. This may result in more effort being made to become operationally efficient on modern aircraft.

FLYING TRAINING SCHOOL

31. During the last few months, only a small amount of flying training has been carried out. It can be classified as follows:-

(a) Two pupils from the Higher School of Engineering (now Engineer Officers in the REAF) have completed 10 hours solo on Magisters.

(b) Five pupils have been on a refresher course, the syllabus being based on previous refresher courses.

(c) Five or six recently graduated pilots are kept in flying practice until some vacancies occur in the squadrons.

Magisters, Avro 626's and Panther Audax in the F.T.S. are loaned to squadron pilots who need flying practice.

W/T SCHOOL

32. The following training has been carried out, or is in progress at the present time:-

(a) Ten 'ab initio' W/T mechanics are due to pass out Aug 1943.

(b) A refresher course is being given to 8 W/T Warrant Officers (5 are due for up-grading).

(c) Three officers are doing an 'ab initio' Short Signals Course.

The standard syllabus is adhered to for all these courses.

There has been a great shortage of dry batteries in the REAF, but it is hoped that supplies will be forthcoming shortly from the RAF.

CIVIL AVIATION

33. The whole of the Egyptian Civil Aviation Department's efforts are now concentrated on maintaining, or supplying, the air communication services and ground organisation required by the RAF for the prosecution of the war. The normal peace-time activity for the encouragement of private flying and civil aviation is practically at a standstill.

تابع ملحق (٢٣)

6.

34. With regard to such contribution as can be made by Egyptian civil aviation to the Allied war effort, two important factors are becoming increasingly apparent. Firstly, in order to make full use of local resources it is essential that there should be some agreed plan with the British Government to ensure that, under war conditions, Egyptian aviation can be supplied with the replacements, spares and materials needed to maintain aircraft, aerodromes, radio stations and similar facilities in a serviceable condition.

35. Secondly, it is abundantly clear that the military demand for the use of civil aircraft in Egypt, which includes Army Co-operation flying, special charters, additional feeder line services to adjacen countries and similar facilities, far exceeds anything that can be undertaken by the Egyptian national air operating company without British support. These requirements are further evidence of the need for co-operation between British and Egyptian aviation interests such as was envisaged in the "Egyptian Airways" scheme.

36. Misr Airwork S.A.E., which is now the only air operating company providing feeder line connections between Cairo and nearby countries in the Middle East, is flying with full loads on every service. Each aircraft in the Company's fleet, which consists of 4 D.H.89 and 4 D.H.86 aircraft, operates on an average 120 hours a month which, after allowance for the C.of A. overhaul periods, amounts to a total mileage in the region of 900,000 miles a year. The following is the present schedule of regular services:-

Internal Air Routes

Cairo/Alexandria	Three services a day
Cairo/Minia/Assuit	Two services a week.

External Air Routes

Cairo/Port Said/Lydda	One service a day.
Cairo/Port Said/Lydda/Beirut	Four services a week
Cairo/Port Said/Lydda/Beirut/Cyprus	One service a week.

37. Owing to the difficulty of obtaining spare parts and replacements for the now obsolete D.H.86 and D.H.89 types of aircraft, coupled with the fact that it was intended to re-equip the Misr Airwork fleet in 1939, the company is pressing its claims for the purchase of new and more modern equipment. They would prefer to re-equip with aircraft of De Havilland design and construction, but, since there appears to be little prospect of obtaining aircraft from British sources, there is growing sympathy towards suggestions of endeavouring to obtain American aircraft.

Cairo,
14 December, 1942.

E. Pheasey (signature)
Group Captain,
Senior Air Adviser,
British Military Mission.

تابع ملحق (٢٣)

APPENDIX "A"

1. PERSONNEL OF THE AIR WING, BRITISH MILITARY MISSION.

Senior Air Adviser

Group Captain E.P.Mackay

Advisor on Operations and Staff Matters

Wing Commander A.H.Maclachlan

Fighter Adviser

Squadron Leader F.H.O'Neill

Air Training Adviser

Flight Lieutenant L.F.Humphrey, A.F.M.

Engineer Adviser

Flying Officer J.R.Mitchell

Total British Officers	5
RAF NCO Flying Instructors	-
RAF NCO Technical Instructors	18
TOTAL	23

ilh

2. ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE PERSONNEL STRENGTH

Officers, including those under training	121
NCO Pilots, including those under training	17
Military - Technical Other Ranks	813
- Driver Mechanics	68
- Non-technical Other Ranks	818
Civilian Employees	136
Civilian Mechanics	739
TOTAL	2712

تابع ملحق (٢٣)

APPENDIX "B"

STRENGTH OF AIRCRAFT OF R.E.A.F. ON 31 OCTOBER, 1942.

	Serviceable	Unserviceable	TOTAL
1. Avro Type 626 (Cheetah Mk V)	9	7	16
2. Fairey Gordons (Panther Mk II)	0	0	0
3. D.H. Moth E.III	1	0	1
4. Hawker Audax (Panther Mk VI and X)	6	9	15
5. Miles Magister (Gypsy Major)	16	18	34
6. Avro Anson 652 (Civilian) (Two Cheetah Mk IX)	1	0	1
7. Westland Wessex (Three Genet Major)	0	0	0
8. Avro Type 642 (Commodore) (Lynx Mk IV)	0	1	1
9. Westland Lysanders (Mercury XII)	7	7	14
10. Gloucester Gladiators (Mercury IV and VIIIA)	4	26	30
11. Avro Anson - Military Type (Two 4.5 Cheetah Mk IX)	1	0	1
12. Percival Q.6 (Two Gypsy VI)	1	1	2
13. Hawker Hart (R.R.Kestrel)	1	11	12
14. Hurricane I	0	6	6
TOTAL	47	86	133

ملحق (٢٤)

وزارة الدفاع الوطني

رياسة هيئة أركان حرب الجيش

راح / ح/ ٢ (٦٦٦)

التاريخ ١٧ مارس سنة ١٩٤٥

الموضوع ــ زيادة الجيش وإعادة تنظيمه وتسليحه على أثر إعلان حالة الحرب مع دولتى المحور

سرى

حضرة صاحب المعالى وزير الدفاع الوطنى

بالاشارة الى كتاب معاليكم رقم ٢٥٠/١/١/١٣ بتاريخ ١٨ مارس الحالى أتشرف بأن أرفع لمعاليكم مع هذا مشروعا يتضمن اقتراحاتى بصدد زيادة الجيش وإعادة تنظيمه وتسليحه ... سوف تلاحظون معاليكم من الاطلاع على المشروع أننى اقترحت تنفيذه فى مدى خمس سنوات مراعيا فى ذلك عدم إرهاق مالية الحكومة ومقدرة الدولة الحليفة على امدادنا بما يلزم لهذا المشروع من المهمات والاسلحة وخلافه . فاذا مارأى لمعاليكم أن الحكومة المصرية على استعداد لصرف مبالغ أكثر مما تدر وأن الدولة الحليفة على استعداد لامدادنا بالمهمات والأسلحة اللازمة فى مدى أقصر فيمكننى حينئذ أن أقصر مدى المشروع تبعا لذلك .

وعلى كل حال فالأمر يتطلب وضع برنامج ثابت لزيادة الجيش وتنظيمه وتسليحه سواء على مدى خمس سنوات أو أقل من تلك المدة . وبناء عليه أرجو أن تتفضلوا برفع هذا المشروع لمجلس الدفاع الأعلى حتى اذا ما أقره أقوم بوضع التفصيلات اللازمة له توطئة لعرضه على مجلس الوزراء .

وتفضلوا معاليكم بقبول وافر الاحترام!!

ا

فريق

رئيس هيئة أركان حرب الجيش

مكتب وزير الدفاع الوطني

وارد ٩٤٠ ملف

تاريخ ٥/١٧ ساعة ١٠.٤٠

تابع ملحق (٢٤)

المقدمـــة

تطـورات زيادة الجيـــــش:

عندما بدأت الحكومة المصرية فى تنفيذ معاهدة الصداقة مع الحكومة البريطانيـــة بادرت بطلب بعثة عسكرية بريطانية لاعداد وتنظيم الجيش على أساس الجيوش الحديثة وليكـون مطابقا للنظم الموجودة فى الجيش البريطانى وليحل محل القوات البريطانية للدفاع عن البـلاد وقنال الســـويس.

تقدمت البعثة بمشروع لتوسيع وزيادة الجيش واقترحت تنفيذه فى مدة خمـــس سنوات ونظرا لالتزامات الدولة المالية رأت الحكومة وقتذاك جعل هذا المشروع على سبع سنوات بدلا من خمس.

وعندما بدئ فى تنفيذ هذا المشروع نشبت الحرب العالمية الحالية فرأت الهيئات العسكرية ضرورة التعجيل بأنشاء قوات لمقاومة التهديد الجوى وللدفاع عن مرافق البلاد الحيوية ومن ضمنها " قناة السويس" . وسمى مشروع (سنة ١٩٤٠ حـ). وكان المفروض وقتئذ أن يستمر العمل فى تنفيذ مشروع السبع سنوات ولكن نظرا لانقطاع المواصلات ولكثرة التزامات الحكومـــة البريطانية لم تتمكن من امداد الجيش المصرى بالمعدات والأدوات التى كانت مقررة . ويقـــى الحال على مشروع سنة ١٩٤٠ الى وقتنـــا هذا .

ويؤسفنى أن أقرر أن حالة الجيش لم تتغير كثيرا عما كانت عليه قبل سنة ١٩٣٧ ا نحجمه وتنظيمه وتسليحه وكفائته لازالت فى مستوى أقل بكثير فيما اذا قورن بالجيـــــوش الأخرى المتـــقدمة.

وقبل أن أبدأ بتقديم مشروعى هذا أود أن أوجه النظر الى الحقائق الآتية: —

١ — قد دلت التجارب فى هذه الحرب أنه مامن دولة (صغيرة أو كبيرة) يمكنها أن تعتمد على قواتها العسكرية بمفردها أو مواردها الصناعية أو الطبيعية عند مهاجمتها ولـــــة أخرى مماثلة لها بدون أن يكون لها حليفا أو حلفاء فمثلا انجلترا لم يمكنها مقاومـــــة القوات الألمانية بدون مساعدة أمريكا وروسيا لها وكذلك أمريكا فقد طلبت معاونة انكلـترا للهجوم على اليـــابان .

٢ — لذا فقد لجأت الدول الصغيرة الى اعداد قوة عسكرية صغيرة للدفاع عن نفسها الى أن يمكن لحليفتها أو حلفائها أن تتدخل وتمد يد المساعدة لها.

٣ — وقد ثبت أيضا أنه فى الامكان تقدير القوة اللازمة للمحافظة على أمن دولة ما فى الوقت الحاضر أو المستقبل القريب ولكن فى الوقت نفسه لايمكن القول أى القوات تلزم لحماية نفس هذه الدولة فى المستقبل البعيد لأن عدد هذه القوات يتوقف على قوة خصومها وحلفائها ومدى التزامات وتوزيع قواتها فى ذاك الوقت كما يتوقف على مدى تطـــــور الأسلحة والاختراعــــات.

(٢)

تابع ملحق (٢٤)

تقديـــر الموقـــــف

١ ـ الغـــــرض

هو دراســـة العوامل التى توثر على الدفاع عن القطر ومدى زيادة الجيـــش تبعا لذلك ٠

٢ ـ العوامل السياسية الخارجية٠

أ ـ مامن شك أنه ليس لمصر أى روح عدائية لأى بلد ما كما أنها لا تطمع فـــى زيادة ممتلكاتها وكل ماتبغيه هو حماية استقلالها وسلامة أراضيها٠

ب ـ ومصر كدولة من دول البحر الأبيض المتوسط لا يسعها الا أن تنظر بعــين الاطمئنـان فى وقتنا هذا الى الدول المجاورة لها نتيجة لانتصار الحلفـاء٠ فالأخطار التى ستتعرض لها مصر بعد الحرب من البر والبحر أقل بكثـــير مما كانت عليه سنة ١٩٣٩ حيث كانت ايطاليا عدوا قويا خطيرا ولكنها لـــن تكون فى حالة تسمح لها بالتهديد٠

وقد نتج من هذه الحرب أيضا تقدم كبير فى القوات الجوية وفى المدى الذى يمكن استخدامها فيه ونتيجة لذلك أن الدول البعيدة جدا عـــن مصر أصبح فى مقدرتها مهاجمتها جويا ٠ ومن هذه الناحية يكون الخطر على مصر أكبر مما كان عليه سنة ١٩٣٩ ويجب أن تكون هذه المسألة محـل اعتبار وتقدير عند تقرير القوات اللازمة للدفاع عن القطر٠

جـ ـ وعلاوة على ماذكر فى الفقرة " ب" فقد تبين أنه لا يمكن الجزم بأن حالـــة الاستقرار العالمى تدوم ٠ وقد تصبح قريبا احدى دول البحر الأبيـــض من القوة بحيث تهدد سلامة مصر واستقلالها٠

د ـ ونتيجة للمؤتمـرات الدولية القائمة الآن سوف تطالب مصـــر باشـــتراك جيشهـــا فى المحافظة على الأمـــن الدولـــى كما أنه قد يقـــع الاختيــــار على هذا القطر بالنسبة لموقعه الاستراتيجى أن يقوم بالالتزامات الدوليـــة القريبة له فى الشـــرق الأوســـط٠

ولكل مــــا ذكر بعاليه أرى أنه من الضـــرورى أن يكون لمصـــر جيـــــش يقوم بالدفاع عن استقلالها وبالأعبـــاء التى تطالب بهـــــا٠

تابع ملحق (٢٤)

٣ ــ فروض واجبـــة . ــ ٣ ــ

ولكى يكون تقديرى فى احتياجات مصر الى القوات العسكرية على أساس سليم رأيت أن أعتبر أن الفروض المبنيه بعد مسلم بصحتها ولا خلاف فى شأنها .

أ ــ أن التحالف بين مصر وبريطانيـــا قائم

ب ــ أن القوات المصرية هى المسئولة بمفردها عن سلامة الدولة ومن ضمنها قناة السويس

جـ ــ حسن التفاهم بين الدول العربيـــة

د ــ أن الحرب الحالية ستنتهى بانتصار الدول المتحالفـــة

هـ ــ أنه فى قدرة الميزانية المصرية مضاعفة مصروفاتها لاستكمال تسليح قواتها العسكرية

٤ ــ طـرق الهجوم التى تهدد القطر المصـــــرى

أ ــ الهجـــــوم الجـــوى

تبين من هذه الحرب أن مثل هذا الهجوم يكون الغرض منه التأثير على الروح المعنوية للمدنيين وتدمير المنشئات التى لها أهمية عسكرية وحيوية .
ففى مصر أكثر الاغراض عرضة لهذا الهجوم حسب ترتيب أهميتها هى كالآتى . ــ

١ ــ الموانـــى وأحواض السفن
٢ ــ مرافق القاهرة والاسكندريـــة
٣ ــ المطارات والمنشئات العسكرية
٤ ــ معمل تكرير البترول بالســـويس
٥ ــ الكبارى الرئيسيه بالدلتـــا
٦ ــ قناطـــر محمد على .

ولكى يمكن لقواتنا المدافعه عن هذه الاغراض يجب أن يكون لنا قوة كافيـــة من الطائرات المقاتلة وقوة من الاسلحة المضادة للطائرات والأنوار الكاشفـــــة وقد ثبت من هذه الحرب أن ذلك يستلزم وجود القـــوات الآتيـــة .

عدد من الاسراب المقاتلـــة
٣ لواء ثقيل مضاد للطائرات
٣ لواء خفيف مضاد للطائرات
٣ لواء أنوار كاشفـــــة

تابع ملحق (٢٤)

(٤)

ب- الهجوم البحرى على الموانى المصرية

يستلزم الأمر للدفاع عن اسكندرية وبورسعيد ومطروح والسويس وبورسودان كتقرير الجنرال بارون وجود الآتى بعد :-

٦ بطاريات للدفاع الساحلى باسكندرية
بطارية بمرسى مطروح
" ببورسعيد
" بالسويس
" ببورسودان

جـ - انزال قوات على الشواطئ المصريه

ليس من المستبعد أن يكون غزو القطر المصرى عن طريق انزال قوات كبيرة على الشواطئ المصرية ولمقابلة هذا الاحتمال (فضلا عن المساعدة البحرية المنتظرة من انكلترا) يستلزم الأمر وقت السلم تنظيم وتسليح وتدريب قوات مصلحتى خفر السواحل والحدود على أسس وأنظمة الجيش وأن تكون هاتين المصلحتين على اتصال دائم برئاسة الجيش لتوحيد التعليم والتدريب بهما كى يمكنهما اعطاء انذارا مبكرا ومقاومة الغزو الى أن تصل قوات الجيش. وفى الوقت نفسه يجب استكشاف الشواطئ الصالحة لمثل هذا الهجوم لكى تجهز بالمواقع المسلحة.

د - هجوم بقوات كبيرة محملة بالطائرات

نتيجة لتحسين الطيران أمكن نقل قوات كاملة بمعداتها الثقيلة الى مدى بعيد بواسطة الطائرات كما حصل فى غزو أوربا وفى هجوم الحلفاء على هولندا لتحريرها ولمقابلة هذا الاحتمال يستلزم الأمر وجود فرقة مدرعة.

هـ - الهجوم البرى

سبق أن بينت احتمال هجوم برى من احدى الدول المجاورة ولو أنه ليس فى مقدورى الآن تحديد الجهة التى سيقوم منها وعلاوة على ذلك فان التزامات مصر المنتظرة للمحافظة على الأمن الدولى تستلزم وجود القوات الآتية :-

فرقة مدرعة
فرقة مشاة

و - تخريب المرافق الحيوية بالقطر

مصر بحكم موقعها فى حوض البحر الأبيض ومناخها وثروتها بها جاليات أجنبية متعددة وفى حالة نشوب الحرب بين مصر وبين احدى هذه الدول تصبح رعايا هذه الدولة خطرا يهدد سلامة الأمن الداخلى والمرافق الحيوية فى هذا القطر.

تابع ملحق (٢٤)

كل ذلك يستوجب اعداد قوة عسكرية للمحافظة على هذه المرافق عند نشوب الحرب وقد قدرت القوة اللازمة لذلك فرقة من الاحتياط.

تلخيص

لتلخيص القرارات التي ذكرت بعاليه نرى أن القوات العسكرية اللازمة لمصر الآن :-

٢ فرقة مدرعة
١ فرقة مشاة
٣ لواء ثقيل مضاد للطائرات
٣ لواء خفيف مضاد للطائرات
١٠ بطارية للدفاع الساحلي عن الموانى
قوة مناسبة من الطيران

} يتبع ذلك المدارس التعليمية وأساسات التدريب والرئاسات الخ .....

هذا بخلاف القوات الميكانيكية اللازمة للمحافظة على النظام في الأقاليم الصحراوية وحماية الحدود.

٥- العوامل التي تؤثر على زيادة الجيش:

قبل أن نقرر الطريقة التي نتبعها في زيادة وأعادة تنظيم الجيش يلزمنا أن نراعي العوامل الآتية :-

١ - التطورات والتغييرات التي أدخلت على أداة الحرب.
٢ - المقدرة المالية للدولة.
٣ - ميل الأمة الى الروح العسكرية .
٤ - المساعدات المحتمل الحصول عليها من الحكومة البريطانية.

٦- التطورات والتغييرات التي أدخلت على أداة الحرب

ان التطورات التي حدثت في نظام وادارة الحرب يرجع سببها الى أسباب كثير أهمها الآتي بعد :-

أ - التطور الميكانيكي في الجيوش الحديثة.

قد كان لاستعمال السيارات بدلا من الحيوانات في الجيوش أثر كبير لايقل في خطورته عن استخدام البارود في الجيوش القديمة وان اختراع آلة الاحتراق الداخلي قد تطور الى درجة أمكن بعدها إختراع الدبابة . التي تجمع بين خفة الحركة وقوة النيران ووقاية الجندي ... كما أن استخدام السيارات في تحركات الجنود قد زاد في خفة حركة الجيوش وسهل تموينها في الميادين.

(٦) تابع ملحق (٢٤)

ب- التوسع فى استخدام الاسلحة الميكانيكية

ان استخدام الاسلحة الميكانيكية فى هذه الحرب بالمدى الواسع الذى لاحظناه قد ساعد على زيادة كمية النيران مع استخدام عدد قليل من الأفراد وهذا بطبيعة الحال يؤثر على تنظيم المشـــاة.

جـ- التحســين فى وسائل الاتصـــال

كما أن كثرة استخدام اللاسلكى والراديو قد يسر للقائد ادارة قواته وهى موزعة على مسافات بعيدة وبذا أمكن له أن يزيد فى مناورة قواته بدون أن تتعــرض القوات من الانفصال.

د- تأثير الطيران على العمليات الأرضيــة

ان التحسن الذى طرأ على سرعة الطائرات ومدى عملياتها وحمولتها قد زاد من قيمة أهمية الدور المطلوب منها بالنسبة للعمليات الأرضية والدور الذى لعبــه الطيران فى هذه الحرب لايحتاج الى بيان.

ومما سبق يمكننا أن نستنتج الآتــى :-

١- أن العبرة فى الحروب القادمة هى بالأسلحة التى فى أيدى الجنود وأن الشجاعة لاتكفى وحدها لمقاومة عدو متفوق فى أسلحته.
ولذا فيلزم أن نعمل على تسليح الجيش بأحدث أسلحة ممكنــة.

٢- سوف يحتاج الجيش الى عدد وافر من الرجال الأكفاء المدربين لاستخـــدام وصيانة هذه الأسلحة والمهمات الثمينة وأن الرجال الذين يجندون الآن لاتتوافر فيهم هذه الكفاءة ولذا فيتطلب الأمر أعادة النظر فى قانون التجنيد الحالى.
كما يجب اعادة النظر فى نظام ترقى الضباط الى رتب القيادة.

٧- المقدرة المالية للدولـــة.

ان قوة الجيش فى أى مملكة يتوقف على المبالغ التى يمكن لهذه المملكة أن تخصصهــا له . وما من فرد فى القطر الا ويرغب ان يكون لبلاده جيش قوى ولطالما سمعنا من مختلف الحكومات المتعاقبة هذه الرغبة ولكن للأسف لم يظهر للآن ذلك عمليا ونظرة واحدة الـــى ميزانية الجيش المصرى سنة ١٩٤٥ تؤيد قولى . فقد كانت ميزانية الجيش سنة ٣٨-٣٩ تقــدر بنسبة ١٤٪ من ميزانية الدولة وفى سنة ٤٢/١٩٤٣ أصبحت ١١٪ وفى سنة ٤٤/١٩٤٥ تناقصت الى ٨٪ وهذا أقل بكثير من النسبة التى تخصصها الدول الأخرى حتى الفقيــرة منها ذات الموارد المحدودة التى لاتقاس ميزانيتها ولا أهمية بلادها بمصــر.

فلو عملت الحكومة على زيادة هذه النسبة ولكن الى ٢٠٪ فأن ذلك لن ترجــع فائدته الى الأمة من الوجهة العسكرية فقط بل يتعداه الى تحسين مستوى صحة الشعــب ومحو الأمية منه وتحسين حالته الاجتماعية أيضا علاوة على مايوفر من ميزانيات الــوزارات المختصة الأخرى تبعا لذلك.

وازاء ذلك نرى اتباع الآتـــى :-

تابع ملحق (٢٤)

(٧)

أ ــ وضع برنامج ثابت لزيادة الجيش تقره جميع الهيئات حتى لا يتأثر بتغيير رجال الحكم.

بـ تنفيذ هذا البرنامج على مراحل حسب قدرة الميزانية وليكن على خمس سنوات.

٨ ــ ميل الأمة الى الروح العسكرية.

لاجدال فى أن ميل الأمة الى الروح العسكرية ضعيف ولاشك أن ذلك يرجع سببه الى الطرق التى بها نحصل على جنود الجيش فى الوقت الحالى.
ان قانون التجنيد الحالى لا يمكننا من الحصول الا على أفقر وأجهل طبقة فى الشعب وطول مدة الخدمة والمتاعب الخدمة العسكرية على هذه الطبقة دون غيرها مما يجعل أفراد الجيش لا ينظرون الى هذه الخدمة الوطنية بعين الرضى. كما أن الأفراد الذى أمكنهم التخلص من التجنيد لا يشعرون بواجبهم نحو الدفاع عن وطنهم.
ولكى يمكن انشاء جيش قوى كفء يستلزم الحال اثارة الروح العسكرية فى الشعب وجعلهم يثقون أن خدمة الجندية ما هى الا شرف وواجب يؤديه أفراد الأمة جميعا الأغنياء والفقراء على حد سواء.
ولذا فأرى اتباع الآتى: ــ
أ ــ تعديل قانون التجنيد الحالى لجعله الزاميا ولتخفيض مدة الخدمة وبذا يمكن الحصول على مستوى أعلى من الجنود.

بـ ــ القيام بدعاية قوية لتحبيب الشعب فى الجندية باستخدام كل الوسائل الممكنة كالقاء المحاضرات وعمل أفلام سينمائية والتى تظهر محاسن حياة الجندية. الخ.....

٩ ــ المساعدات المحتمل الحصول عليها من الحكومة البريطانية

ان معاهدة الصداقة وحسن التفاهم التى بيننا وبين بريطانيا العظمى مما يسهل لنا الانتفاع بخبرة رجالها العسكريين ومما يسهل لنا الحصول على الأسلحة والأدوات اللازمة بتكاليف نفقاتها فقط.

كذلك يمكننا من ارسال بعثات تعليمية من مختلف الرتب والأسلحة الى مدارس الجيش الانجليزى للوقوف على أحدث المعلومات والأنظمة.

تابع ملحق (٢٤)

— ٨ —

وأود أن ألفت النظر الى الفوائد التى تجنيها من هـذه الحرب القائمة فيما اذا عملنا على ارسال بعثات من ضباط أركان حرب الى مختلف ميادين القتال الحالية كما فعلت الدول الأخرى فهى فرصة ثمينة قد لا تتاح لضباطنا مستقبلا ـ ففى ذلك تدريب عملى على قيادة الجيوش وعلى التغييرات التى نتجت من تطور الأسلحة فى هذه الحرب

كما أن ايفاد ملحقين عسكريين فى هذا الوقت الى البلاد المحاربة يجعلنا على اتصال دائم بالتطورات والافكار العسكرية فى هذه البلاد

١٠ ــ خطـة التنفيـذ

أ ــ عمل مشروع ثابت لزيادة الجيش لمدى خمس سنوات

ب ــ تعطى السلطة التامة لمعالى وزير الدفاع الوطنى وحضرة صاحب السعادة رئيس هيئة أركان حرب الجيش لتنفيذ هذا المشروع على أن يقدما كل ستة شهور تقريرا عن ذلك لمجلس الدفاع الاعلى •

جـ ــ تعديل قانون التجنيد الحالى وأن تكون الخدمة لمدة اقصاها سنتين ونصف

د ــ يكون ترقى الضباط الى رتبة البكباشى بالاقدمية وبعدها يكون الترقـى بالكفاءة •

هـ ــ يعدل نظام القبول فى الكلية الحربية ليلائم روح الجيش الجديد

و ــ التوسع فى ارسال بعثات تعليمية الى مدارس الجيش الانجليزيـة

ز ــ ارسال بعثات من ضباط الأركان حرب الى ميادين القتال الحالية

حـ ــ ايفاد ملحقين عسكريين الى الممالك المتحالفـة

ط ــ يقوم الجيش بتدريب رجال مصلحتى خفر السواحل والحدود

\- - - - - - - - - - - -

ملحق (٢٥)

رقم ٢ - ١٠ / ١ / ٤٤١

حضرة صاحب المقام الرفيع رئيس ديوان جلالة الملك .

اتشرف بان ارسل مع هذا صورة المذكرة التى قدمها لى منذ اسبوعين الجنرال كلتربك رئيس البعثة العسكرية البريطانية وهى تحوى مقترحات الحكومة الانجليزية (هكذا اخبرنى) بشان تنظيم الجيش المصرى حاضرا ومستقبلا ومرفق معها ترجمة لهذه المذكرة مع ملاحظة ان الاصل الانجليزى بدون توقيع .

بعد الاطلاع على المذكرة استدعيت جناب رئيس البعثة وأخبرته ان المعاهدة المصرية الانجليزية لا تجيز تدخل الحكومة الانجليزية فى شئون الجيش المصرى بحال من الاحوال لان الحكومة المصرية وحدها هى صاحبة الحق فى هذا وتلوت عليه نصوص المعاهدة ثم افهمته مدى اختصاصة كرئيس للبعثة وتلوت عليه ما ورد فى المعاهدة وملاحقها وكلها نصوص لا تجيز له عرض مثل هذه المقترحات وطلبت من جنابه سحب المذكرة واعتبارها كأن لم تكن وفعلا سحبها . وفى اليوم التالى حضر الىّ جنابه وابدى اعتذاره عما حصل وانه يرجو اعتبار المسألة منتهية عند هذا الحد وكأنها لم تكن .

وعليه ارجو رفع الأمر لحضرة صاحب الجلالة الملك لاحاطة جلالته علما بهذا الموضوع الذى اردت عرضه على مسامع جلالته لولا ان المقابلة الملكية لم تتم .

مع ملاحظة ان هذه المذكرة ترمى الى جعل الجيش المصرى اشبه بهيئة البوليس يضاف الى هذا انها تجعل الدفاع عن القتال من حق الانجليز وحدهم وهذا مخالف تماما للمعاهدة المصرية الانجليزية .

وتفضلوا رفعتكم بقبول فائق الاحترام .

القاهرة فى ١٧ مايو سنة ١٩٤٥ .

وزير الدفاع الوطنى

(امضاء)

ص/ك/

سري جدا جـــدا

٧٨

تابع ملحق (٢٥)

مستقبل تبعات وتنظيـــم الجيش وسلاح الطـــيران المصرى

الفـــرض

(١) الغرض من هذا البحث هو تقـــرير المسئوليات والتنظيـــم للجيش المصرى فيما بعد الحرب مباشـــرة ليكون قاعدة للمباحثات مع السلطات المصـــرية .

الافتراضـــات

(٢) من أجل هذا وضعنا الافتراضات الآتـــية :-

ا - من غير المنتظر وقـــوع هجوم مفاجئ برى او من البحر على القطـــر المصـــرى بواسطة عدو قـــوى . ولكن سيبقى من الجائز وقوع هجوم جـــوى .

ب - بريطانيا العظمى (كحليفة لمصر) ستكون في وضع لتقديم المساعدة برا وبحـــرا وجـــوا بعد اخطارها بوقت قصـــير .

جـ - لن يتجاوز أقصى مدى للميزانية المصرية لميزانية الدفاع ستة ملايين من الجنيهات سنويا

الدور الذى سيقوم به الجيش وسلاح الطـــيران المصرى

(٣) من الواضح ان القوات المصرية المسلحة لا يمكنها بمفردها أن تدافع عن مصر ضد هجـــوم دولة من الدول العظمـــى .

نحن - لذلك - نعتبر ان الدور الذى سيقوم به الجيش وسلاح الطـــيران المصرى فيما بعد الحرب مباشـــرة سيكون :-

ا - ايجاد - في الحدود المالية - جيش وسلاح طيران قادرين على حفظ الأمن الداخلي

ب - المساعدة - بواسطة دفاع ساحلي ودفاع مضاد للطائرات - على حماية البلاد ضد أى هجوم خارجي قد يحـــدث .

العوامل المؤثرة على تنظيم القوات المصـــرية

(٤) نحن نفهم ان مدة الخدمة الاجبارية قد تخفض من خمس سنوات الى ثلاث سنوات . ولما كان معظم المجندين يجهلون القراءة والكتابة فليس من الممكن تدريب ضباط الصـــف العظام وكذا الفنيين في ثلاث سنوات . سيترتب على ذلك بل سيكون من المحتم الحصول على هذه الفئة عن طريق المتطوعـــين بزيادة ذات اعتبار في المصاريف . وللحكومـــة

المصرية أن تقرر تغطية هذه الزيادة في المصاريف اما بتخفيض عدد القوات المسلحة او بزيادة الميزانية السنوية لصيانة الدفاع .

وأن تخفيض في عدد القوات المسلحة المصرية سيزيد — طبعا — الفرص التي سوطلب فيها من بريطانيا العظمى التدخل في الشئون الداخلية المصرية .

(٥) ولما كان على مصر ان تعاونــنا في حالة الهجوم الخارجي فانه يجب أن تكـــون قواتها مدربة وسلحة على مثيل القـــوات البريطانــية .

(٦) وعلى العموم — فمن المرغوب فيه وجود وحدات في كادر الجيش الا اذا كان من الممكن اعطاء دســا عملا في وقت السلم كأن تكون جزءا من لواء او منشأة . ولكن مــن المرغوب فيه ان تكون جميع الوحـــدات المشكلة كاملة القوة وأن تنظم هيئات التدريــب بحيث يمكنها تشكيل وحدات اضافية عندما يراد التوســع .

صيانة الأمن الداخلــــــي

(٧) لصيانة الأمن الداخلي وحفظ القانــــون والنظام في مصـــر سيكون للجيش المصري واجبان أساســـيان :—

ا — لمساعدة السلطة المدنية على صيانة القانون والنظام في الدلتا ووادي النيـــل .

يجب ان يكون سلاح المشاة في الجيش المصري ذا قوة كافـــية حتى لا تتطلــب المساعدة من القــوات البريطانـــية لاعادة النظام في حالة الطوارئ .

وعليه نقترح أن تكون اقل قـــوة لازمة للقيام بهذا الواجـــب هي أربع كتائب مشـــاة مستقلة .

ب — المراقـــبة الحـــدود

تراقـــب الصحراء ومناطق الحدود بواسطة قوات سريعة صغيرة تعمل من المراكز السنوية ونقط ارتكاز .

للقيام بهذا الواجـــب يجب وجـــود لواء حدود مكون من هجانة (١١ صنف) ومن آلايين سيارات خفيفـــة .

تساعد هذه القـــوات على القيام بواجباتها ، حسب الضرورة ، جماعة لـــواء سريع الحـــركة .

(٨) هناك دوران أساسيان مطلوب من سلاح الطيران المصري القيام بهمـــا .

ا — المساعدة على مراقبة الحدود وخصوصا في مناطق الصحـــراء .

ب — مساعدة القوات الأرضية في المحافظة على القانون والنظام والأمن العام الداخلي .

تابع ملحق (٢٥)

ستكون الواجبات الأساسية — النقل — الاستكشاف — المساعدة المباشرة .

ومن المعتبر أن أسراب النقل تزيد كثيرا قوة الحركة وبالتبعية تزيد كثيرا في كفاءة الجيش المصري الصغير للقيام بواجباته بالنسبة للأمن الداخلي .

وللقيام بهذه التبعات نرى أن سلاح الطيران المصري يجب أن يتكون من :-

ا — ٢ أسراب نقل

ب — ١ " استكشاف قتال

جـ — ٢ " قتال ومقاتلة قنابل

<u>الدفاع ضد الهجوم من الخارج</u>

(٩) واجبات الجيش المصري في الدفاع ضد أى تهديد من الخارج :-

ا — <u>الدفاع عن السواحل</u>

نظرا للموارد المالية المحددة التي سيسمح بها بعد عمل الحساب اللازم لمستلزمات المحافظة على الأمن الداخلي لن يكون ممكنا ايجاد الدفاع الساحلي اللازم لجميع المناطق الرئيسية . ونحن نعتبر أن أنسب المناطق للوحدات المصرية هي الاسكندرية — تاركين مسئولية الدفاع عن بورسعيد والسويس لبريطانيا .

ب — <u>الحماية — ضد الطائرات — المناطق الأساسية المعرضة .</u>

يجب أن تدرب الوحدات وتجهز في أقصر مستوى ممكن . ويمكن للجيش المصري بواسطة اربعة آلايات ثقيلة وثلاثة آلايات خفيفة وآلايين انوار كاشفة أن يقوم بالقسط الأوفر في الدفاع ضد الطائرات عن المناطق الأساسية المعرضة في مصر خارج منطقة القنال — اما تفصيلات توزيع المواقع والمسئوليات فتحدد فيما بعد . ونظرا لقلة الموارد المالية فسوف لا يمكن صيانة كل هذه الآلايات كاملة القوة ولذا سيكون آلايين مثلا (واحد ثقيل والآخر خفيف) في هوية الكادر ويلحقان بوحدات كاملة .

(١٠) سيكون على سلاح الطيران المصري ايجاد تشكيلات القاعدة اللازمة لوحدات سلاح الطيران الملكي البريطاني وكذا مساعدته ضد التهديد من الخارج وحينما أمكن يجب أن تشجع الأسراب الحربية وأفراد المصريين على التدريب مع سلاح الطيران البريطاني ليكونوا في حالة الحرب قادرين على القيام بواجبات خاصة تحت ادارة عمليات سلاح الطيران الملكي البريطاني كما حدث في هذه الحرب .

جماعة اللواء السريع الحركة

(١١) ونعتبر أن جماعة لواء واحد سريع الحركة منظمة كما هو وارد في الملحق "د" ضرورية كاحتياط واجبها كالآتي :-

أ - للعمل كاحتياطي سريع لتقوية - حسب الضرورة - قوات البوليس وقوات الجيش العاملة على المحافظة على القانون والنظام في الدلتا ووادي النيل .

ب - لتقوية - حسب الضرورة - لواء الحدود في مراقبة الصحراء ومناطق الحدود .

جـ - للتعاون مع الجيش البريطاني في حالة هجوم خطر .

(١٢) الكتائب المستخلفة للمحافظة على الأمن الداخلي والقانون والنظام يجب أن تدرب لتأخذ محلها في القوة سريعة الحركة او لتكون لواء ثانيا في حالة التعبئة . وفي هذه الحالة تقوم بواجبات الأمن الداخلي وحدات احتياطية يستدعى افرادها للخدمة لهذا الغرض . ويجب أن يحصل هؤلاء الأفراد على اقساط التدريب في زمن السلم .

مطالب التدريب والشئون الادارية

(١٣) المدارس ومراكز التدريب ضرورية لكل سلاح ويجب أن تكون قادرة على تعبئة (كادرات) للتوسع .

(١٤) لضمان أن يكون الجيش المصري قوة متزنة قادرة على القيام بواجباتها بأقل مساعدة خارجية سيكون من الضروري وجود رئاسات الأسلحة المساعدة والخدمات .

من حيث القواعد فمطالب الشئون الادارية مشابهة لمثيلها في الجيش البريطاني ولكن نظرا لصغر حجم الجيش المصري وطبيعة ثبات القاعدة لا ضرورة لوجود بعض خصوص من تنظيمات الخدمات للجيش او يمكن ان يقوم بأعمالها مدنيون تحت ترتيبات عسكرية .

من المقترح ان تكون الوحدات الادارية لجماعة اللواء سريع الحركة دائما في أكمل قوة ويضاف الى ذلك بعض مخصوص من الوحدات الادارية في هيئة الكادر حيثما أمكن اعطاؤها عملا في وقت السلم كجزء من نزل او منشأة .

(١٥) ويحتاج لسلاح الطيران المصري ترتيبات مشابهة . اذا أخذ سلاح الطيران المصري على عاتقه القيام بأعمال الصيانة الكبيرة فسيحتاج من ناحية الشئون الادارية الى مخزنين طائرات ووحدتي صيانة واصلاح . ونظرا للتأثير الذي قد يحدث من تخفيض مدة الخدمة الاجبارية من خمس الى ثلاث سنوات ولضرورة المحافظة على كفاءة سلاح الطيران المصري قدر الامكان فاننا نقترح أن تجرى الصيانة الفنية (ما عدا ما تقوم به الاسراب من اصلاحات) في أقرب تشكيل لسلاح الطيران البريطاني الذي يحتمل ان يكون

تابع ملحق (٢٥)

- ٥ -

به مستلزمات سلاح الطيران المصري في هيئة كادر .

التسليح بالمعدات

(١٦) نحن نعتبر ان سياسة تسليح وتجهيز وحدات الجيش المصري يجب أن تكون كالآتي :

أ - جميع الوحدات المعينة للمحافظة على الأمن الداخلي وكذا الوحدات المعينة للقيام بدوريات في الصحراء وهذه تشمل القوة السريعة الحركة - تسلح الآن تسليحا كاملا حسب مرتبات الحرب ويترتب ذلك على تصريح London Munitions Assignment Board of Issue of Equipment.

ب - الوحدات الأخرى المذكورة في نطاق (أ) تسلح فقط لمستوى التدريب - ولكن يستمر في التزود بمهمات التعبئة - كلما أمكن استيرادها - اللازمة لاستكمال تسليحها حسب مرتبات الحرب .

التقاسيم للحركة

(١٧) مقترحات التقاسيم القابل للحركة ينشأ منفصل للحركة بالنسبة لسلاح الطيران ولواء الحدود والقوة سريعة الحركة والدفاع الساحلي والدفاع ضد الغارات مبينة في الملاحق من "١" الى " " و "

تابع ملحق (٢٥)

- ٨ -

الملحق " ب "

سـلاح الطـيران

٢ اسـراب نقـل
١ " استكشاف قتـال
٣ " قاذفات قنابـل

الملحق " جـ "

لـواء الحـدود

تنظيم الحركة (مختصـر)

رئاسة لواء وتخابـرات وإشـارة
حملة مكونة من ١١ صنف
٦ آلاي سيارات خفيفـة

الملحق " د "

الآلية سريعة الحركـة

تنظيم الحركة (مختصـر)

١ رئاسة لـواء
١ آلاي استكشـاف
١ آلاي مدفعية ميدان
١ بطارية مدافع خفيفة (٤٠ مم)
١ آلاي م . د
١ سرية مهندسين ميدان
١ مخابرة إشارة جماعة لواء
٣ كتيبة مشـاة
١ سرية م.م.م. مستقلة
١ سرية لواء مخزن خدمة الجيش
١ مستشفى ميدان خفيف
١ جماعة موظفي مهمات
١ ورشة جماعة صيانة اللواء

الملحق " هـ "

مدفعية السواحـل

٦ مدفع ٩,٢ بوصة الدخيلة والرمل (الدخيلة كادر)
٣ " ٦ " زاوية ارتفاع ٤٥ درجة العجمي

ملحق (٢٦)

J 1978

CHJ/EP

No.773
(70/6/45G)

SECRET.

BRITISH EMBASSY,
CAIRO.

29th May, 1945.

Sir,

With reference to your despatch No. 64 (J.238/20/16) of 30th January, I have the honour to enclose herewith a copy of a revised version of the proposals of the Middle East Joint Planning Staff for the future role of the Egyptian Armed Forces, which was forwarded by the Chiefs of Staff to the Commander-in-Chief, Middle East Forces, together with a copy of a letter from General Clutterbuck reporting the outcome of his approach to the Egyptian Minister of Defence and Chief of the General Staff on the basis of these proposals.

2. As you will observe, the Egyptian reaction to the proposals was disappointing, and General Clutterbuck has recommended to General Headquarters and Headquarters, British Troops in Egypt, that no further action be taken in the matter at present until equipment for the Egyptian Mobile Brigade Group has been sanctioned and released by the London Munitions Assignment Board.

I have the honour to be,
With the highest respect
Sir,
Your most obedient, humble Servant,

Killearn

The Right Honourable
Anthony Eden, M.C., M.P.,
etc., etc., etc.,
Foreign Office.

ملحق (٢٧)

MINISTRY OF NATIONAL DEFENCE

H.Q.S. ROYAL AIR FORCE

وزارة الدفاع الوطني

رئاسة سلاح الطيران الملكي

رقم القيد ٣٣/٢/٦/٤/عمومى/١ سرى

سرى وعاجل جدا

Cairo ________ 194__

القاهرة في ٢٨/١٠ سنة ١٩٤٥

حضرة صاحب المعالى وزير الدفاع الوطنى

اتشرف باخطار معاليكم انه بناء على خطابكم السرى رقم ١ – ٢١/س ج/١٧ بتاريخ ٢٢ اكتوبر سنه ١٩٤٥ الخاص بحاله السلاح الحاليه وزيادته ليكون وافيا بحاجة البلاد قد شكلت لجنة فنية من السلاح لد راسه هذا الموضوع وقد قررت هذه اللجنه عمل مشروع مستوف للدفاع الجوى ساتقدم به تفصيليا لمعاليكم فيما بعد ويمكن اجماله حاليا فى الآتى :-

(١) قد برهنت الحرب الحالية على قيمة اسلحة الطيران الفعالة سواء فى اعمال الهجوم او الدفاع ، وانه لا يرجى لاية قوه حربيه النجاح فى عملياتها بدون مساعدة الطيران لها ولهذا وجب عند تقدير اى موقف حربى للمستقبل ان تعطى القوه الجويه الاهتمام الاول .

(٢) اتضح من حقائق الحرب الاخيرة ان الغلبه فى النهايه تكون لمن يتفوق فى انتاج الاسلحة المختلفة ويمكنه الاحتفاظ بهذا التفوق لوفرة موارده من المواد الاوليه المختلفة .

ونظرة عاجلة الى انتاج الدول الكبيرة تكفى لان يتضح منها ان الدول الصغيرة ذات الموارد المحدودة ومن بينها مصر يصعب عليها ان تكون قوة حربيه حد يثه تكفى لتقف منفرده امام هجوم احدى الدول الكبرى لمدة طويلة .

ازاء هذا اصبح كل ما يمكن التفكير فيه للدفاع عن مصر هو أن تنشأ قوه من مختلف الاسلحه على ضوء تجارب الحرب الاخيره كافية لان تقف امام قوه مهاجمة كبيرة مدة محدودة من الزمن الى ان تصل القوات المساعدة المرجوه من حلفائنا اسوة بما حدث مع الطيران البريطانى نفسه فى مصر .

(٣) يتضح من موقعة العلمين وهى التى تعتبر الموقعه الفاصله لرد الغزاه من ارض مصر ان سلاح الطيران البريطانى فى مصر كان يملك وتشد حوالى ١٦٠٠ طائره من مختلف الانواع والاحجام . ولما كان الجزء الاخير من هذه المعركه معد هجوميا فلو تمشينا مع القاعده التقريبيه القائله بان قوه الدفاع تكون فعاله لو عادلت ربع القوه المهاجمه لاتضح لنا ان العدد التقريبى الذى يمكنه البدء فى سد حاجه الدفاع الضرورى عن مصر هو حوالى ٤٠٠ طائره حديثه من مختلف الاحجام والانواع كما هو مبين بالملحق (أ) المرفق طيه وتبلغ هذه القوه حوالى عشرين سربا خلاف طائرات المدارس المختلفه .

(٤) وبمراجعة حاله السلاح الحاضره يتضح ان الموجود به حاليا هو سته اسراب فقط منها اربعه اسراب جميع طائراتها وتسليحها من الانواع القديمه والتى لا تصلح بتاتا للحروب الحديثة . هذا علاوة على ان شركاتها قد توقفت من انتاج قطع غيار لها .

ولذا اصبح من الضرورى تجديد هذه الاسراب . اما السربين الباقيين فرغم انهما

تابع ملحق (٢٧)

(٢)

القيام باعمال الدفاع كما يجب ولذا وجب استكمال عد تهما .

(٥) اما مدرسة الطيران فتتكون حاليا من ثلاثة اسراب من الانواع القديمة التى توقف انتاج شركاتهـا لقطع غيارها . وقد اصبح الصالح منها للاستعمال حاليا سربين فقط وسيصبحان قريبا غير صالحين للاستعمال ايضا . ولذا يجب تجديد هذه الاسراب الثلاثة حتى يمكن لهذه المدرسة ان تسد حاجه السلاح من الطيارين اللازمين لهذا التوسع .

(٦) ولكى يمكن البدء فى هذا التوسع يجب افتتاح مدارس الطيران الفنية من ميكانيكا ولاسلكى وتسليح وخلافها فورا حتى يمكنها ان تكمل النقص الموجود حاليا فى الفنيين اللازمين لهذا السلاح وحتى يمكنها امداده بالفنيين اللازمين لهذا التوسع .

(٧) كما يجب البدء فورا فى انشاء ورش اساسية تقوم بالاصلاحات الكبيره ومخازن اساسيه يمكنها امداد هذه القوات التى ستوزع على مطارات مختلفة فى جميع انحاء القطر .

(٨) يتكلف هذا المشروع حوالى ١٢ مليون جنيه تقريبا لمشترى وانشاء الاسراب والورش والمخازن اللازمه لهذا السلاح ، وعندما تصل قوته الى القوه السابق بيانها فيلزمه ٨ مليون جنيه سنويا منها ثلاثة مليين لامداد وصيانة الطائرات ومليون جنيه لتجديد التالف والقديم منها واربعه مليين جنيه وهى قيمه ما تتكلفه قوة هذا السلاح من مرتبات ومهمات وتعيينات وملبوسات وخلافه .

هذا علاوة على ما يلزم لهذا السلاح من مطارات مختلفة لم تتعرض لها هذه اللجنة لوجود مطارات كاملة الاستعداد بمصر فى الوقت الحالى وموضوع تسليمها لسلاح الطيران الملكى المصرى قيد البحث الآن .

والبيان التفصيلى لمبلغ العشرين مليون جنيه الوارده فى هذا البند مبين فى الملحق "ب" المرفق طيه .

(٩) وارجو العلم انه لا يمكن باى حال من الاحوال وضع خط فاصل ليحدد قوه سلاح الطيران اللازمه للدفاع عن البلاد اذ ان مقدار هذه القوة يرتبط ارتباطا كليا بعوامل كثيره مختلفه منها مقدار القوه الجويه للدوله المهاجمه . ولذا فان عدد الطائرات الذى سبق ذكره هو اقل عدد يمكن الاعتماد عليه فى بدء اعمال الدفاع امام قوه لا تزيد عن القوه التى هاجمت مصر فى هذه الحرب .

وتفضلوا معاليكم بقبول فائق احترامى ،،،

لـواء

مدير سلاح الطيران الملكى المصرى .

تابع ملحق (٢٧)

(٣)

ملحق "١"

تقدير القوة الجوية التقريبية اللازمة لبدء الدفاع عن مصر لحين وصول امدادات الحلفاء بالآتـــى :ـ

عـــدد	بيـــــــــــان
١٠	اســـراب قتال توزع بحيث يمكنها الدفاع عن جميع المرافق الجوية للبلاد
٢	اسراب استكشاف متوسطة الحجم .
٢	اسراب قاذفات قنابل متوسطـة .
١	سرب قاذفات طوربيـــــد .
٢	اسراب مواصلات منها واحد متوسط الحجم والآخر كبير الحجم .
٢	اسراب تـــعاون .
٢٠	ســـربا

ملحوظة . متوسط عدد الطائرات هو بواقع ٢٠ طائرة للســـرب الواحد .

لـــواء
مدير سلاح الطيران الملكي المصري

تحريرا في ٢٨ اكتوبر سنة ١٩٤٥

تابع ملحق (٢٧)

(٤)

ملحق "ب"

بيان ما يتكلفه اعداد سلاح الطيران لتصبح قوته عشرين سربا عاملا .

مليم جنيه	عدد الاسراب	بيان
٢ر١٥٠ر٠٠٠	٩	انشاء تسعة اسراب قتال جديدة
١٥٠ر٠٠٠	١	استكمال عدة سرب قتال موجود حاليا
٦٠٠ر٠٠٠	١	انشاء سرب استكشاف متوسط جديد
٢٥٠ر٠٠٠	١	استكمال عدة سرب استكشاف متوسط موجود حاليا .
١ر٢٠٠ر٠٠٠	٢	انشاء سربين قاذفات قنابل متوسطة جديدين .
٦٠٠ر٠٠٠	١	انشاء سرب قاذفات طوربيد .
٧٥٠ر٠٠٠	١	انشاء سرب مواصلات من طائرات كبيرة الحجم .
٦٠٠ر٠٠٠	١	تجديد سرب مواصلات من طائرات متوسطة الحجم .
٢٥٠ر٠٠٠	١	انشاء سرب تعاون جديد .
٣٥٠ر٠٠٠	١	تجديد سرب تعاون موجود حاليا .
٧٥٠ر٠٠٠	١	انشاء سرب قاذفات قنابل ثقيلة .
٧٥٠ر٠٠٠	٣	تجديد ثلاثة اسراب طائرات تعليم للمدرسة .
٧٥٠ر٠٠٠		انشاء ورش اساس .
١ر٥٠٠ر٠٠٠		انشاء مخازن اساس .
١١ر٧٥٠ر٠٠٠		اى

١٢ر٠٠٠ر٠٠٠ جنيه تقريبا جملة تكاليف الانشاء .

٣ر٠٠٠ر٠٠٠ جنيه مصاريف سنويه للاستعمال والصيانة بواقع ٢٥ ٪ من ثمن الشراء .

١ر٠٠٠ر٠٠٠ جنيه سنويا لتجديد طائرات السلاح المستهلكة للاستعمال والحوادث

٤ر٠٠٠ر٠٠٠ جنيه سنويا مقدار ما تتكلفه قوة السلاح من مرتبات وملبوسات وتعيينات ومهمات وخلافه .

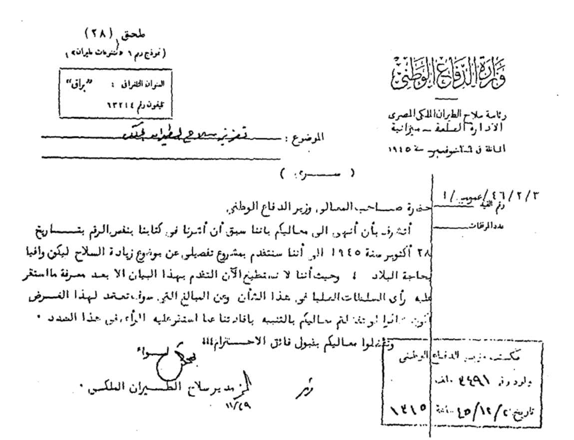
٢٠ر٠٠٠ر٠٠٠ جنيه

ملحوظة . يدخل ضمن هذا المشروع المشروعات المدرجة بميزانية السلاح عن سنة ٤٦/٤٧ سواء الخاص منها بالانشاء او التجديد وكذا الاعتماد الاضافي الخاص بمحطة حلوان الجويه .

لـــواء

مدير سلاح الطيران الملكى المصرى

تحريرا فى ٢٨ اكتوبر سنه ١٩٤٥ .



ملحق (٢٨)

(نموذج رقم ٦ «مشتريات مليران»)

العنوان التلغرافى : "براق"

تليفون رقم ٦٣٢١٤

وزارة الدفاع الوطني

رئاسة سلاح الطيران الملكي المصري

الادارة العامة - ميزانية

القاهرة فى ٢٨ نوفمبر سنة ١٩٤٥

الموضوع : تعزيز سلاح الطيران الملكي

(سري)

رقم القيد ٣/٢/٤٦/عمومي/١

عدد المرفقات

حضرة صاحب المعالي وزير الدفاع الوطني

أتشرف بأن أنهي الى معاليكم باننا سبق أن أشرنا في كتابنا بنفس الرقم بتاريخ ٢٨ أكتوبر سنة ١٩٤٥ الى أننا سنتقدم بمشروع تفصيلي عن موضوع زيادة السلاح ليكون وافيا بحاجة البلاد ، وحيث أننا لا نستطيع الآن التقدم بهذا البيان الا بعد معرفة ما استقر عليه رأي السلطات العليا في هذا الشأن وعن المبالغ التي سوف تعتمد لهذا الغرض لذلك نرجو التفضل بالتنبيه بافادتنا عما استقر عليه الرأي في هذا الصدد .

وتفضلوا معاليكم بقبول فائق الاحترام!!!

لواء

المدير سلاح الطيران الملكي .

١١/٢٩

مكتب وزير الدفاع الوطني

وارد رقم ٤٤٩١ ملف

تاريخ ٢/١٢/٤٥ ساعة ١٢١٥

ملحق (٢٩)
(نموذج رقم ٦ «مشتريات طيران»)

العنوان التلغرافى : "براق"
تليفون رقم ٦٣٢١٤

وزارة الدفاع الوطني
رئاسة سلاح الطيران الملكي المصري

الملف ن ١٢/٢٣ سنة ١٩٤٥

الموضوع :

رقم القيد ٩/١٩/٤٥ عليه
عدد المرفقات

سرى

حضرة صاحب المعالى وزير الدفاع الوطنى

رداً على خطاب معاليكم رقم ١ ــ ١١/م ج /٥ /٢ بتاريخ ٨ ديسمبر الجارى عن موضوع تعزيز سلاح الطيران الملكى المصرى بحيث يصبح وافيا بحاجة البلاد بصرف النظر عن الناحية المالية

أتشرف بإفادة معاليكم أنى بإعادة عرض الموضوع على لجنة شئون السلاح قد رأت هذه اللجنة المشكلة برئاستى أنه لا يمكن بحال من الأحوال زيادة هذا السلاح الى درجة تمكنه من القيام بمفرده بدون الاحتياج الى مساعدة من الخارج وذلك للأسباب الآتية . ــ

١ ــ تتوقف قوة هذا السلاح لبقيم بالغرض المطلوب منه على قوة الدولة المهاجمة فلو أخذنا مثلا احدى الدول العظمى الآن لا تخفى لمعاليكم استحالة هذا الطلب اذ أن معناه أن تنفق الدولة على هذا السلاح بمفرده خلاف ما يلزمها للجيش والبحرية أضعاف ميزانية الدولة بأكملها سنويا والدليل المادى على ذلك هو أن الدول العظمى نفسها فى هذه الحرب الأخيرة لم تتمكن من الوقوف بمفردها للدفاع عن أراضيها ولدى معاليكم مثلا فرنسا وقد اجتاحها العدو فى ١٥ يوما رغم قوتها المعروفة وكذا انجلترا نفسها اذ لم تتمكن من الصمود الا بعد دخول أمريكا الحرب .

٢ ــ يجب لكى نتمكن من القيام بمفردنا بالدفاع عن الديار المصرية أن يكون سلاحنا الجوى أقوى سلاح جوى فى العالم كما يكون لدينا المصانع والخامات الأولية التى تمكننا من الاحتفاظ بالسيادة الجوية لتغذية الأسلحة المصرية تغذية مستديمة ليتسنى لنا الاستمرار فى الدفاع ومثل ذلك مثل ألمانيا التى بدأت الحرب بأقوى جيش وأسطول جوى فى العالم وخسرتهما بسبب عدم تمكن مصانعها من الاستمرار فى الانتاج للاحتفاظ بهاتين السيادتين البرية والجوية ولا يخفى على معاليكم ما تتكلفه انشاء هذه المصانع والمشاريع اللازمة لتوليد القوى المحركة لهذه المصانع

٣ ــ وهذا هو السبب الذى دعا السلاح الى القول بانشاء قوة جوية تكفى لتلقى الصدمة الأولى الى أن يمدنا حلفائنا بما يلزم من المساعدة وليس فى ذلك عار فقد لجأت جميع الدول العظمى الى طلب المساعدة من حلفائها فى هذه الحرب ولذا فقد استقر رأينا على أن القوة اللازمة لهذا الغرض وفى الخط الأول هى ٢٠ سربا كما سبق وذكرنا وليس معنى هذا أن تكون قوة السلاح عشرين سربا فقط بل هذه هى قوة الخط الأول اذ يلزم علاوة على ذلك ثلاثة أسراب على الأقل للتعليم وكذا عشر

(٣-١١١/٨٣ ٤ عربى ٢٠٠٠)

تابع ملحق (٢٩)

ـ ٢ ـ

أسراب في الاحتياط لمواجهة الخسائر الى أن ترد المساعدة المنشـودة ـ وبذلك تسبح قوة الفعالية لهذا السلاح ثلاثة وثلاثون سـربا .

٤ ـ ورغم ذلك فانه لا يمكن تنفيذ هذا المشروع فورا دفعة واحدة بل يجب تقسيمه الى قسمين أساسيين اذ أن السلاح بحالته الراهنة لا يمكنه أن يتمشى مع الزيادة السريعة المطلوبة الا بعد ثلاث سنوات يقضيها في الاستعداد لتقبل هذه الزيادة وبيان ذلك كالآتي :ـ

١) عدد الميكانيكيين في هذا السلاح في الوقت الحالي لا يكفى قوته الحالية وذلك نظرا لتعطل مدارس هذا السلاح من العمل مدة طويلة ولكي يمكن للسلاح تقبل هذه الزيـادة يجب اعداد الميكانيكيين اللازمين لهذه الزيـادة أولا وتعليم الدفعة الواحدة منهم يستغرق سـنتين ، ولذا فانه يجب العمل أولا على توسيع مدارس السلاح بحيث يمكنها أن تقبل ١٠٠٠ ميكانيكي في السـنة لمدة الثلاث سنوات الأولى ، وذلك لايجاد النواة المنشـودة للزيادة ثم التوسع بعد ذلك في هذه المدارس بعد أن يكون توفر لـدى السلاح من الاخصائيين ما يمكنهم التدريس بهذه المدارس على نطاق أوسع .

٢) يجب انشاء كلية للطـيران تخرج على الأقل مائتي طيار في العام حتى يمكن هـذا السلاح مقابلة هذه الزيـادة ـ ولا يخفى على معاليكم أنه يجب انشاء محطة منفردة لهذه الكليـة اذ لا يمكن لها العمل لتخريج هذا العدد من الطيارين مشـتركة في مطار واحد مع أية قوة أخرى ونقترح لذلك أخذ مطار بلبيس وانشاء هذه الكلية به وذلك لكثرة أراضي النزول حوله وهو أول عامل أساسي لاختيار موقع المدرسة على أن يوضع نظام لهذه الكلية يقضي بالاستناد عن أخذ خريجي الكلية الحربية الملكيـة لهذا السـلاح .

٣) يجب انشـاء مخازن الأساس فورا واعداد هذه المخازن بجميع مستلزماتها حتى يمكنها مقابلة الزيادة المنتظرة ، ولا يخفى على معاليكم أن هذا التوسع يقتضي زيادة عهـدة السلاح أضعاف أضعاف عهدته الحالية ، ولذا يجب اتباع نفس نظام المخازن المتبع في سلاح الأسلحة والمهمات من اسناد عهد الى عسـكريين بدلا من مدنيين ، ولذا يجب انشاء فرع أركان لهذا السلاح لشئون المخازن وذلك حتى يتسنى امكان ضمان سير العمل بهذه المخازن .

٤) يجب البدء فورا في انشاء ورش الأساس حتى يمكنها مواجهة الاصلاحات والتعديـلات اللازمة لهذا العدد العظيم من الطائرات كما أنه لا يخفى على معاليكم ضرورة ارسال البعثات من الضباط الطيارين خريجي كلية الهندسة الى جامعة الامبراطورية ببريطانيا حتى يمكنهم الحصول على أعلى الدراسات الفنيـة الخاصة بالطيران ، وبذلك يمكنهـم تولي شئون هذه الورش الأساسية الحيوية للسلاح .

٥) كما أنه يجب البدء فورا في ربط أجزاء القطر بشبكة لاسلكية محكمة ـ من انشـاء محطات لاسلكي ومحطات للرادار تغطي جميع الأراضي المصرية حتى يمكنها معرفـة اقتراب الطائرات الغريبة وكذا توجيه الطائرات الحليفة .

٦) ولا يخفى على معاليكم أنه ليتمكن هذا السلاح من مواجهة هذا التوسع لايجاد المطارات والمحطات اللازمة لمقابلة هذه الزيادة ولذا يجب البدء فورا في انشاء محطتين جويتين

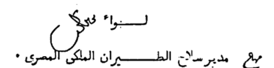
ـ ٣ ـ

تابع ملحق (٢٩)

خلاف الوحدات المخصصة للمدارس وخلاف مطار ملاصق للورش الأساس حيث يجرى اختبار الطائرات به .

٧) يقرر السلاح اذا ما بدئ فورا فى انشاء ما سبق ذكره أن تستمر هذه العملية الثلاث سنوات الأولى من مشروع الزيادة وبعد ذلك يمكن هذا السلاح مقابلة التوسع تدريجيا الى أن يصل العدد المذكور سابقا فى مدى عشر سنوات ولا يخفى على معاليكم أن بعد مضى الثلاث سنوات الأولى فى التجهيزات يكون هذا السلاح قد استهلك جميع طائراته الموجودة حالية ؛ وبذا يجب تجديدها أولا وادخال الزيادة عليه بواقع ثلاثة أسراب للسنة الأولى التالية لسنين التجهيزات الثلاث ثم تتدرج الزيادة فى الصعود سنويا حسب قوة اخراج السلاح للفنيين والطيارين الى أن تصل فى نهاية العشر سنوات الى القوة اللازمة ؛ وهذا هو الجزء الثانى من المشروع فاذا وافقتم معاليكم على هذه السياسة يمكن للسلاح التقدم بمشروع تفصيلى عن الثلاث سنوات التجهيزية الأولى، وفى نهايتها يتقدم أيضا بمشروع آخر مجملا عن السبع سنوات الباقية اذ أنه لا يمكن وضع مشروع تفصيلى لزيادة السلاح عن مدة سبع سنوات وذلك نظرا للتقدم السريع فى هذا الفن وما يتبع ذلك من تطورات ويمكن السلاح التقدم تفصيليا باحتياجاته عن كل سنة من هذه السنوات السبع فى مشروع الميزانية .

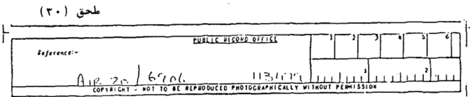
يتفضلوا بقبول فائق الاحترام !!!



لـــــواء

مهع مدير سلاح الطــــيران الملكى المصرى .

ملحق (٣٠)



G.R.

PRESENT STRENGTH OF THE ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE

ORDER OF BATTLE

1. The R.E.A.F. is composed of six operational squadrons, a Flying Training school and certain detached flights. These are as follows:-

No. 1 Fighter Reconnaissance Squadron	- Spitfire LF IX's U.E. 16
No. 2 Fighter Squadron	- Spitfire LF IX's U.E. 11
No. 3 Communication Squadron	- Anson, Dakota, Percival, Magister, Lysander U.E. 15
H.M. Royal Flight	- Lysander, Anson, Dakota, Magister - U.E. 9.
No. 4 G.R. Squadron	- Anson - U.E. 6 (+ 6 on order)
No. 5 Fighter Squadron	- Spitfire - U.E. NIL
No. 6 Fighter Squadron	- Spitfire Vb - U.E. 16 + 3
Hot. Flight	- Hurricanes - U.E. 4
E.F.T.S.	- Magister - U.E. 25 + 3
I.T.S. & A.T.S.	- Harvard - U.E. 16
Navigational Flight	- Anson - U.E. NIL
A.A. & Target Towing Flight	- Defiant - U.E. 4 (U/S)

PERSONNEL

2. The total number of personnel in the R.E.A.F. is 2,600 comprising 150 officers, 1500 other ranks and 950 civilians.

MAINTENANCE AND REPAIR

3. The R.E.A.F. Repair workshop is located at Almaza and comprises an A.R.S. and an E.R.S. The former has a capacity for the complete overhaul and repair of approximately 30 aircraft annually. At the moment, this output is insufficient to cover the demands of the squadrons.

The E.R.S. is capable of dealing with 60 engine top overhaul annually and is sufficient to meet demands.

The standard of technical maintenance throughout the R.E.A.F. is poor and the fact that there is any serviceability at all is almost due to the efforts of British ex-R.A.F. technicians.

TRAINING

4. The R.E.A.F. training organisation comprises the following training schools:-

(i). Flying Training School - consists of Nos. 7 & 8 Training Squadrons and deals with elementary, intermediate and advanced flying training. The output is, approximately, 50 pilots per annum.

تابع ملحق (٣٠)

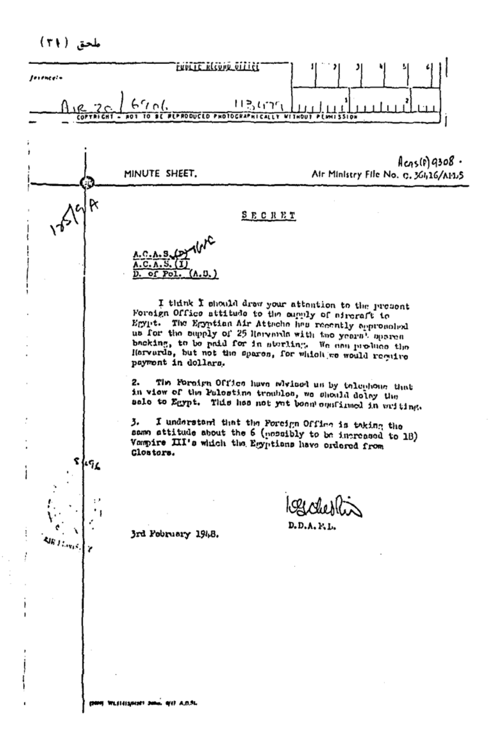
G.R.

- 2 -

(ii) Technical Training School - comprising a school for training fitters & riggers, Armament School, Signals and Electrical School and a Photographic School. An input of 400 pupils have commenced training and a further 200 are undergoing a preliminary disciplinary course. The course at the School is planned to cover two years with a theoretical annual output of 100 pupils per year.

D.A.F.L.
1st April 1947

ملحق (٣١)


PUBLIC RECORD OFFICE

Air 20 / 6906 113479

MINUTE SHEET.

Acas(P)9308.
Air Ministry File No. C.36416/AMJS

SECRET

A.C.A.S.(P)
A.C.A.S.(I)
D. of Pol. (A.S.)

I think I should draw your attention to the present Foreign Office attitude to the supply of aircraft to Egypt. The Egyptian Air Attache has recently approached us for the supply of 25 Harvards with two years' spares backing, to be paid for in sterling. We can produce the Harvards, but not the spares, for which we would require payment in dollars.

2. The Foreign Office have advised us by telephone that in view of the Palestine troubles, we should delay the sale to Egypt. This has not yet been confirmed in writing.

3. I understand that the Foreign Office is taking the same attitude about the 6 (possibly to be increased to 18) Vampire III's which the Egyptians have ordered from Glosters.

D.D.A.F.L.

3rd February 1948.

ملحق (٣٢)

C O P Y

V.C.A.S. 594.

COLONIAL OFFICE,
The Church House,
Great Smith Street.

SECRET

27th March, 1948.

Dear Roberts,

May I refer to your Secretary of State's secret letter of the 13th March to the Minister of Defence about the question of supplying jet aircraft to the Egyptians.

My Secretary of State has considered this question and is in agreement with Mr. Bevin's view that it would be wiser to hold up delivery of these aircraft for the present, and to reconsider the matter in, say, three months' time. It would presumably then be necessary to consider whether any stipulation could be imposed regarding their employment in Palestine.

I am sending copies of this letter to the Private Secretaries at the Ministry of Supply, Ministry of Defence and Air Ministry. I must apologise for the delay in dealing with this matter.

Yours sincerely,

(Sgd) H.D. Watson.

F.K. Roberts, Esq., C.M.G.

Copies to: P.S. to U.S. of S.
P.S. to A.M.S.O.
P.S. to C.A.S.
P.S. to V.C.A.S.
P.S. to P.U.S.
A.U.S.(S)
S. 6.

ملحق (٣٣)

COPY

ACAS(P)9791
VCAS 594.

Copies to: U.S. of S. C.A.S. A.M.S.O. V.C.A.S. P.U.S. A.U.S.(S) S. 6.

Foreign Office,
S.W.1.

SECRET

30th March, 1948.

Dear Arthur,

Your letter of the 16th March about the supply of various aircraft to Egypt.

I enclose copies of a letter from the Minister of Defence and of my reply, from which you will see that we have no objection to the supply of the trainers but think, like you, that the jet aircraft should not be supplied for the present, and that the question of supplying them should be reconsidered after a few months.

Your point about first re-equipping Royal Air Force units in the Middle East is, of course, a further argument in favour of this line of action.

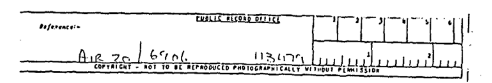
I am sending copies of this letter to Alexander, Creech Jones and Strauss.

Yours sincerely,

(Sgd) ERNEST BEVIN.

The Right Honourable
A. Henderson, K.C., M.P.

ملحق (٣٤)



M.A.P. Form 2554

CYPHER MESSAGE

R975

WARNING.—This cypher message must first be paraphrased if it is necessary to publish its text or to communicate it to persons outside British or United States Government Services and Departments. Messages marked One-Time Pad: "O.T.P." are excepted from this rule.

IMPORTANT

Received: 081627

From: H.Q. MED.M.E.

To: A.M. HARROGATE.

NO. 7293

QX.707 8 JUNE TOP SECRET.

VARIOUS CONSIGNMENTS UNDER PACKUPS DART ELAN/UK GART REAF WAR ALEXANDRIA AND LATE DESPATCHED FROM UNITED KINGDOM IN SATISFACTION OF DEMANDS PRESENTED TO AIR MINISTRY BY ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE ARE LOCATED AT 107 M.U.

PARA. 2. DELIVERY TO REAF HAS BEEN WITHELD IN CONSEQUENCE OF AIR MINISTRY MSX.305 1 JUNE AND AIR ATTACHE ADVISED.

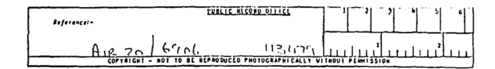
PARA. 3. REQUEST YOU CONFIRM THAT DELIVERY IS TO BE SUSPENDED INDEFINITELY OR ALTERNATIVELY GIVE DISPOSAL INSTRUCTIONS FOR THE CONSIGNMENTS.

T.O.O.:- 081121Z

D.D.E.14 (ACTION)
S. OF S.
U.S. OF S.
C.A.S.
V.C.A.S.
A.M.S.O.
P.U.S.
A.C.A.S.(P)
A.C.A.S.(1)

D.D. POL (AS)
D.D.O.(A)
D.G.E.
S.9.S.
F.1.
S.6
D.D.A.F.L.
S.9.E.

ملحق (٣٥)



M.A.P. Form 2554A

CYPHER MESSAGE

WARNING.—This cypher message must first be paraphrased if it is necessary to publish its text or to communicate it to persons outside British or United States Government Services and Departments. Messages marked One-Time Pad : " O.T.P." are excepted from this rule.

From: AIR MINISTRY, HARROGATE.

To: H.Q. MED.M.E.

HS.83 JUNE 9 TOP SECRET

SUBJECT: - ISSUES TO ROYAL EGYPTIAN AIR FORCE.

YOUR QX.707 JUNE 8.

PARA. 1. CONFIRMED THAT DELIVERY IS TO BE SUSPENDED INDEFINITELY IN ACCORDANCE WITH A.M. SIGNAL MSX.305 JUNE 1.

T.O.O.:- - 0901230A

D.D.E.14 (ORIG.)	D.D.A.F.L.	A.M.S.O.	D.D.O.(A)
S.9.E	S. OF S.	P.U.S.	D.G.F.
F.1	U.S. OF S.	A.C.A.S.(P)	
F.6	C.A.S.	A.C.A.S.(1)	
S.9.S	V.C.A.S.	D. OF POL (AS)	

HS/8/394

ملحق (٢٦)

It is clear from your two reftels as well as your Weeka No. 1[3] that Israeli forces had in fact advanced into Egypt in considerable force and to considerable distance.

US has great strategic and other interests at stake in NE and PGI therefore has no just grounds on which to resent fact that US should react strongly to any action either by Israelis or Arabs containing threat of enlargement of conflict.

You should in fact state that we are making strong representations Egyptians re Egyptian acts complained of in your unnumbered Jan 1, 11 a. m. and 6 Jan 3.[4] Have also requested Brit make similar representations.

Israelis therefore should only draw simple conclusion that US representations are directed toward composing situation promptly.

Ref last sentence your Jan 1, 11 a. m. re "serious responsibility" US may have incurred through your representations Dept considers that full responsibility rests with parties who are engaging in military operations contrary to SC resolutions.[5]

LOVETT

---

[3] Sent as telegram 5, January 2, not printed.

[4] Latter not printed; it reported information from Foreign Minister Shertok that on the evening of January 2, an enemy plane, presumably Egyptian, dropped three bombs over Jewish Jerusalem. The message also stated that the Provisional Government of Israel expected the United States to make "very urgent and stern representations to Egypt" concerning this first bombing of Jerusalem (867N.01/1-349).

[5] A marginal notation indicates that this telegram was cleared at the White House with Clark M. Clifford, Special Counsel to President Truman. It was repeated to London as 12. On the night of January 4, Mr. McDonald handed a paraphrase to Mr. Shertok who "expressed pleasure Dept's explanation. He volunteered information that Israel troop withdrawal was ordered afternoon December 31, that officer in charge asked 24 hour leeway, that withdrawal began January 1 and by morning January 2 'not an Israeli hoof remained in Egypt'." (telegram 10, January 5, noon, from Tel Aviv, 501.BB Palestine/1-549)

501.BB Palestine/1-349 : Telegram

The Acting Secretary of State to the Embassy in Egypt

TOP SECRET US URGENT WASHINGTON, January 3, 1949—5 p. m.
NIACT

2. Please seek immediate audience with King[1] and make following oral representation, leaving memorandum in same sense:

1. Amer Govt has been deeply disturbed at recent renewed outbreak hostilities bet forces of Israel and Egypt in Negev, despite SC's resolutions Nov 4[2] and Nov 16 and Council's basic resolutions calling for cease-fire and truce in Palestine May 29 and July 15, 1948.[3]

---

[1] Farouk, King of Egypt.

[2] *Foreign Relations*, 1948, vol. v, Part 2, p. 1546.

[3] See *ibid.*, pp. 1070 and 1224.

تابع ملحق (٢٦)

2. Because serious nature recent fighting and continued neglect countries concerned to heed SC's resolutions, Amer Govt has recently indicated to Provisional Govt of Israel its concern at course events and its belief that Israeli forces should under no circumstances invade territory of Egypt.

3. In same spirit Amer Govt because its long friendship with Egypt feels it must point out similar concern which it has lest attitude of Egypt should be stumbling block to prompt conclusion peace in Middle East. In particular we feel there should be compliance with SC resolution Nov 16, 1948 which called upon parties to Palestine conflict to negotiate armistice either directly or through good offices UN Mediator.

4. It would be most encouraging if Govt Egypt would promptly undertake negotiations looking toward armistice foreseen by SC in its resolution Nov. 16. Any word which King can give this Govt as to his intentions this respect will be appreciated.

5. In light friendly representations made to PGI which have in fact resulted in assurances of withdrawal Israeli forces from Egyptian territory, Amer Govt can expect no less than policy of wise retraint on part Egyptian Govt with respect to further hostilities against Israel. Such incidents as that Jan. 1, when two Egyptian vessels are reported to have approached Israeli coast to attack capital city of Tel Aviv, or recently reported bombing of Jerusalem, can only bring reprisal on part of Israel and will make it difficult for this or any other Govt to counsel PGI against extensive mil operations. Any assurances which King may be able to give as to Egypt's peaceful intent will be awaited with great interest by this Govt.

6. Finally, it should be urged upon King in most serious terms that Amer Govt and people feel time has come to make peace in Palestine. It is essential that hostilities should cease and that statesmanship should be employed to establish lasting peace. We trust that King Farouk as a leader of Arab world will seize this opportunity.

Repeated to London as 11, Tel Aviv as 2.

LOVETT

867N.01/12-2848 : Telegram

The Acting Secretary of State to Mr. Wells Stabler[1]

TOP SECRET WASHINGTON, January 3, 1949—5 p. m.

2. Dept has given careful consideration to Jerusalem tel No. 1550 Dec 23[2] rptd Amman 15 and to ur 173 Dec 28,[3] 172 Dec 28[4] and 176 Dec 29.[5] Dept's comment on points raised as follows.

---

[1] Vice consul at Jerusalem; detailed to Amman.
[2] *Foreign Relations*, 1948, vol. v, Part 2, p. 1687.
[3] *Ibid.*, p. 1694.
[4] Not printed, but see footnote 1, *ibid.*, p. 1700.
[5] Not printed.

ملحق (٣٧)

gone well beyond this limit into field peace settlement. Burrows opined limiting talks to Arab Legion area "might be sinister," since there is school of Arab thought (including Samir Pasha) which believes that as soon as some progress is made with Transjordan, Israeli forces will drive south from Baisan along Jordan valley thus cutting off Iraqis who at present show no signs of either negotiating or going home. Arab Legion is aleady spread thin and could not take over Iraqi front unless assured it would not have to meet Israeli attacks.

8. Asked regarding British ideas for road ahead, Burrows said Foreign Office still believes, and apparently Ambassador Griffis agrees, next move should be US and UK reaching understanding regarding territorial objectives (Embassy's top secret despatch 2497 December 21 [6] and A-2377 [7] December 22). He said British Embassy Washington was instructed January 3 to suggest to Dept. that these talks should begin at once. Foreign Office was encouraged by British Embassy report December 28 that Department willing discuss with UK policy regarding Conciliation Commission which according Foreign Office logically should embrace territorial thinking.

9. Please keep Embassy fully informed.

HOLMES

---

[6] Not printed (867N.01/12-2148); it transmitted a memorandum of December 17, 1948, prepared by the British War Office, which dealt "with the strategic significance of Palestine and in particular with the importance which the British War Office attaches to the location of Israel's southern frontier." This memorandum was a followup to the Douglas-Bevin meeting of December 14, as described in telegram 5244 from London of the same day, *Foreign Relations*, 1948, vol. v, Part 2, p. 1670.

[7] *Ibid.*, p. 1680.

601.BB Palestine/1-449: Telegram

Mr. John C. Ross [1] to the Secretary of State

SECRET NEW YORK, January 4, 1949—11:25 p.m.

3. For Rusk [2] and Satterthwaite.[3] Bunche informs that Azcarate [4] phoned from Cairo this evening that Egyptians have confidentially notified him that they are ready to enter into talks with Israel on all outstanding questions under UN auspices provided Israelis will obey SC cease-fire order by 1400 GMT January 5.

---

[1] Deputy to Senator Warren R. Austin, U.S. Representative at the United Nations.

[2] Dean Rusk, Director of the Office of United Nations Affairs.

[3] Joseph C. Satterthwaite, Director of the Office of Near Eastern and African Affairs.

[4] Pablo Azcarate, Acting Mediator Bunche's Representative at Cairo.

تابع ملحق (٢٧)

Bunche describes this development as most encouraging in long time for there apparently are no strings attached. He has instructed Vigier[5] to take up matter urgently in Tel Aviv pressing strongly in Bunche's name for acceptance. Bunche has received no word from Tel Aviv regarding observance of SC cease-fire order to date. He has instructed Vigier to sound out Israelis on holding a high level conference on Rhodes with civil and military authorities of both Israel and Egypt under UN chairmanship. He thinks Transjordan could relatively easily be persuaded to join such a conference.

Bunche feels strongly that Israel should grab this opportunity at once if they want a peaceful settlement. He feels certain that it is a bona fide offer.

Bunche requests us to find opportunities tomorrow to impress on Israelis urgent importance of accepting this offer by deadline. He feels that advice from appropriate US officials would tip the scales at this critical juncture. However, he emphasized that matter should be treated with the utmost secrecy during next twenty-four hours.[6]

Bunche commented in same conversation this evening that until above development he was seriously contemplating requesting withdrawal of UN observers on Israeli side of lines at SC Negev committee[7] meeting Friday, January 7, since observers are bottled up in Haifa and Tel Aviv. He feels that unless the SC can make its cease-fire order stick with the Israelis he will have no course but to pull out the military observers which now give only a false sense of security.

Ross

---

[5] Henri Vigier, Mr. Bunche's representative at Tel Aviv.

[6] After consulting with Messrs. Rusk and Satterthwaite, Robert M. McClintock, Special Assistant to Mr. Rusk, telephoned Mr. Ross at 10 a. m., January 5 regarding telegram 8. He observed to Mr. Ross that "the Egyptian deadline for entering into talks with Israel on all outstanding questions, provided the Israelis would obey the Security Council cease fire order by 1400 GMT today, had already passed, since this hour was 9 a. m., EST. Since the suggested representations which Dr. Bunche thought would be useful if made by the United States to the Provisional Government of Israel would have to be cleared with the President and the deadline was already expired, it seemed impossible for us to act on Dr. Bunche's suggestion. I said, however, that I thought it would be entirely appropriate for the Acting Mediator to telephone Mr. Shertok in Tel Aviv and give him the information which Mr. Azcarate had telephoned from Cairo, together with Dr. Bunche's own estimate of the situation." (memorandum of conversation by Mr. McClintock, 501.BB Palestine/1-549)

[7] A loose usage for the Committee on the Palestinian Question of the Security Council. Messrs. Rusk and Satterthwaite, in a joint memorandum of January 5 to Mr. Lovett, began preparation of instructions to the United States representative on the Committee. The memorandum noted that the Committee "was appointed pursuant to the Security Council's resolution of November 4, which required Israel and Egypt to stop fighting in the Negev and to withdraw their forces to the positions occupied as of October 14. The purpose of the Committee was to study the situation in the light of this resolution and to determine whether it should recommend to the Security Council possible action under Chapter VII in the event that the resolution had not been complied with." (501.BB Palestine/1-549)

ملحق (٣٨)

leaders be informed of this statement on his part, as he had not informed any of them that he was going to take such action. In speaking thus to the British Minister the King said that he was motivated by the fear that the present conflict would facilitate the spread of Communism in the Near East.

Mr. Bevin's comment on this was that it pointed out the necessity of a firm US–UK agreement on boundaries in Palestine and the use of the influence of the US and UK to persuade both parties to reach a final agreement.

The British Embassy officer also stated that a RAF reconnaissance on January 4 showed a party of thirty Israeli troops still occupying a strong point within Egyptian territory six miles west of El Auja. Photographs taken on this reconnaissance revealed that an anti-tank ditch had been bulldozed across the road one mile west of the strong point and five miles inside Egypt. Three anti-tank guns were observed in position at the strong point.

Editorial Note

Acting Mediator Bunche, at Lake Success on January 6, made a report to the President of the Security Council, which advised that "the Government of Egypt and the Provisional Government of Israel have notified my representatives in Cairo and Tel Aviv, respectively, of their unconditional acceptance of a proposal providing for a cease-fire to be immediately followed by direct negotiations between representatives of the two Governments under United Nations chairmanship on the implementation of the Security Council resolutions of 4 and 16 November 1948." The proposal provided that the cease-fire would be effective on January 5, but the date was postponed until the following day, "owing to unavoidable delays in cable communication with Haifa and Tel Aviv." The effective date was finally fixed at 1200 hours GMT, January 7, "Owing to further communication delays." The Security Council, on January 6, released the text of Mr. Bunche's report as S/1187.

The Acting Mediator informed the Committee on the Palestinian Question of the Security Council on January 7 that he had "transmitted a formal proposal to the parties that since it was desirable for the negotiations to be held in the best possible atmosphere, they be conducted at Rhodes. He had also suggested they get under way Jan. 11 or 12." (telegram 11, January 7, 8:22 p. m., from New York, 501.AJ Treaties/1–749)

تابع ملحق (٣٨)

Editorial Note

Cairo advised, on January 6 that Ibrahim Abdel Hády, the Egyptian Prime Minister, had telephoned the text of an *aide-mémoire* to Ambassador Rahim at Washington. The *aide-mémoire* was said to have expressed "appreciation for the friendly sentiments of US designed to reestablish peace in Palestine"; to have "insisted that Egypt had observed the Security Council's resolutions in regards to Palestine while Zionist adversaries had not done so and had moreover bombarded refugee camps and hospitals. Accordingly Egypt had been obliged to exercise legitimate defense against attacks"; and to have expressed astonishment at the accusation of bombarding Jerusalem, for "ever since May 15 [1948]," Egypt had "endeavored to spare Jerusalem and other holy places from the consequences of military action." (telegram 15, 501.BB Palestine/1–649)

The *aide-mémoire*, an undated message from the Egyptian Embassy to the Department of State, was handed to Mr. Satterthwaite by Ambassador Rahim on January 7. (867N.01/1–749)

501.BB Palestine/1–649 : Telegram

The Acting Secretary of State to the United States Representative at the United Nations (Austin)

CONFIDENTIAL US URGENT WASHINGTON, January 6, 1949—3 p. m.
NIACT

3. Confirming Rusk–Ross telephone conversation today, following is attitude to be adopted by USRep in SC Committee on Palestine scheduled for Fri., Jan. 7.

Principal objective is to get SC and its Committee to deal with Palestine in such way as not to impair possibility of success of Conciliation Commission. Inactivity Lebanese, Syrians, Iraqi, Saudi Arabians and negotiations now in process between Israel and T-ansjordan would make it unfortunate for an exaggeration of present Israeli-Egyptian difficulty to throw entire Palestine situation into fresh turmoil. US is exercising maximum influence on both Israel and Egypt to cease present hostilities.

SC Committee should give careful study to the reports of the Acting Mediator and his Chief of Staff on the actual fighting in the Negev and to the statements of PGI and Egypt before making Committee recommendations to SC as whole. If Bunche-Riley reports and statements of parties do not sufficiently clarify the picture, the Committee should, through its Chairman, request additional info from those having access to the facts.

ملحق (٣٩)

A.M. Form 1700

CYPHER MESSAGE

WARNING.—This cypher message must first be paraphrased if it is necessary to publish its text or to communicate it to persons outside British or United States Government Services and Departments. Messages marked "One-Time Pad" or "O.T.P." are excepted from this rule.

[This telegram is of particular secrecy and should be retained by the authorised recipient and not passed on.]

AC. Cyphor /OTP 0T.20930

Received Registry Telegrams 6th December, 1948.

FROM:- CAIRO: Sir R. Campbell.

TO:- FOREIGN OFFICE.

No:1668 December 2nd.

IMMEDIATE SECRET

Radar sets for Egyptian Air Force.

Position has materially changed since my telegram No.1007 [grp. undec] letter 049/60/48 of July 19th and Egyptian Department's reply J4730/204/16 of July 29th.

2. Jewish Air Force has greatly expanded and air activity both East and West of the Canal has increased according to reports of the Egyptian Observer posts, and plots recorded on the one early warning radar set screen which has already been made available to the Egyptians, on loan from the RAF.

3. Although the accuracy of these reports may be doubtful, it does not alter the fact that the effect has been seriously to interrupt the R.A.F. night flying training in the Canal Zone, and particularly, the night bombing exercises at El Shatt range which is the only range at present available to the R.A.F. and is located East of the Canal, opposite Suez, and within the Egyptian gun defended area around Suez.

4. I am advised that Bomber Command Squadrons now operating double "Sunray" exercises have in consequence, had to return to the United Kingdom without completing their night bombing programme, and that the constant interruptions are being viewed with grave concern by the Air Commander-in-Chief MED/SCI.

5. Despite close co-operation between the R.A.F. and the Egyptians, it has proved impossible to avoid continual interruption of R.A.F. use of the El Shatt range, owing to its position on the Eastern air approach to Suez and within the gun defended area.

6. Use of an alternative range at Shal [grp. undec. ? lu]fa which is to the North of Suez, outside the gun defended area around Suez and West of the Canal has been proposed by the R.A.F. To this the Egyptian administrator objected on grounds that without further radar, their observer personnel would be unable to state whether an aircraft flying high by night West of the Canal was friendly RAF aircraft on bombing exercise or a hostile Jewish aircraft on route to bombing exercise or a hostile Jewish aircraft en route to Cairo or other Egyptian town or target for attack, particularly in the Canal area such as the oil refineries at Suez.

7. In order to make use of the proposed Shal [grp. undec ? lu]fa range which should obviate interruptions in R.A.F. night flying training, Air Commander-in-Chief MED/M.E. is prepared to make available to the Egyptians a further two type 63 early warning radar sets on loan subject to the following conditions.

/ (a)

Note.—In the interests of economy, both sides of this sheet should be used.

ملحق (٤٠)

Cypher/OTP DIPLOMATIC DISTRIBUTION.

FROM CAIRO TO FOREIGN OFFICE.

J 8282

Sir R. Campbell.
No. 1795 D. 10.56 a.m. 29th December, 1948.

29th December, 1948. R. 10.15 a.m. 29th December, 1948.

Repeated to Washington, U.K. Del. Security Council, Paris, Amman, Beirut, Bagdad, Damascus, Jerusalem and Jedda.

MOST IMMEDIATE.

CONFIDENTIAL.

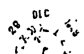
Addressed to Foreign Office telegram 1795, repeated for information to Washington, U.K. Del. Security Council Paris, Amman, Beirut, Bagdad, Damascus, Jerusalem and Jedda.

Haidar Pasha Egyptian Minister of War has just sent a senior Air Force officer to inform Air Attaché for my information and that of His Majesty's Government that main battery is now in the region of El Auja (repeat El Auja) which is about 1 mile on the Palestine side of the Egyptian frontier on the road to Beersheba. Some Jewish armoury is believed to have crossed the Egyptian frontier and possibly to be making for El Arish which is the Egyptian forward air base and frontier garrison town. Egyptian Minister for War asks urgently for 20 long range petrol tanks to enable Egyptian Spitfire aircraft to operate from airfields in the Canal area. He also asks for facilities at air fields in the Canal Zone at present occupied by British forces.

2. I should be grateful for most immediate instructions. I have informed Commanders in Chief Canal Zone.

Foreign Office please pass Most Immediate to Washington and U.K. Del. Paris as my telegrams 185 and 55 respectively.

[Repeated to Washington and Paris (for U.K. Del.)].



ملحق (٤١)

CYPHER/OTP DIPLOMATIC DISTRIBUTION

FROM CAIRO TO FOREIGN OFFICE

Sir R. Campbell.
No. 1,799.
D: 11.01 a.m.29th December,1948.

29th December, 1948. R: 11.10 a.m.29th December,1948.

Repeated to: Washington,
U.K.Delegation Paris (Security Council),
Amman,
Bagdad,
Beirut,
Damascus,
Jedda,
Jerusalem.

INDEXED

MOST IMMEDIATE

CONFIDENTIAL

Addressed to Foreign Office telegram No. 1799 of 29th December repeated for information to Washington, U.K.Delegation to Security Council Paris, Amman, Bagdad, Beirut, Damascus, Jedda and Jerusalem.

My telegram No. 1793.

Ministry of War have just informed my Air Attaché that Jewish forces are now within 10 kilometres of El Arish i.e. well within Egyptian territory.

Foreign Office please pass Most Immediate to Washington and U.K.Delegation Paris as my telegrams Nos. 185 and 38 respectively.

[Repeated to Washington and Paris (for U.K.Del.)]



ملحق (٤٢)

Registry No. E 292 | 8282 | G

SECRET

CYPHER

29/12/48.

Despatched 8.25 p.m.

Draft.

To Washington

Telegram No. 13611.

(Date) Dec 29 ~~December~~ 1948

Repeat to :—

~~Most Immediate~~ to ~~Cairo~~ 2126. (for UKDEL, Security Council) Paris No. 4004

Immediate to

Amman, 1180.
Bagdad, 1314.
Beirut, 1135.
Damascus, 873.
Jedda 1023
Jerusalem 1210

Secret.

~~CONFIDENTIAL~~

MOST IMMEDIATE

Addressed to Washington telegram No. 13611 of 29th December, 1948 repeated for information ~~Most Immediate~~ to Cairo ~~and~~ Paris (for UK Delegation to Security Council) ~~UKDEL, Security Council, Paris and Immediate~~ Amman, Bagdad, Beirut, Damascus, Jedda and Jerusalem.

You should inform State Department immediately of substance of Cairo telegrams 1793 and 1799. You should say that I have so far no (repeat no) confirmation from any other source of statements of Egyptian Ministry of War but that instructions are bdng sent to the R.A.F. in Egypt to verify the position by immediate reconnaissance.

2. You should add that if Jewish forces are in fact attacking Egyptian territory our obligations under the Anglo-Egyptian Treaty would of course come into play.

Cypher.

Distribution :—

Diplomatic.

MRW
29.12

NOTHING TO BE WRITTEN IN THIS MARGIN.

ملحق (٤٢)

While it would be inadvisable to discuss these questions with Arab officials at the present time, in your discretion you may wish to discuss them with your British colleagues and possibly with certain American nationals concerned with refugee matters. Such discussion, however, should be on an informal and personal basis and no reference to this instruction should be made.

LOVETT

501.BB Palestine/12-2948: Telegram

The Acting Secretary of State to the United States Delegation at Paris

SECRET US URGENT WASHINGTON, December 29, 1948—11 a. m.
NIACT

4957. For Jessup. Brit Emb has just informed Dept as follows. Brit FonOff has recd two cables from Brit Emb Cairo dated Dec 29. First quoted Haidar Pasha Egyptian Min War as stating Israeli forces were in vicinity El Auja and some had perhaps crossed Egyptian frontier. Message stated Egyptians were requesting UK permission for Egyptian Spitfires to operate out of Suez Canal zone.

Second and subsequent message quoted Haidar Pasha as stating Israelis were then within 10 miles of El Arish and well over Egyptian frontier.

Brit FonOff desired substance these two messages be given Dept. FonOff stated no confirmation from other sources but RAF had been instructed tq verify by reconnaissance. If Israelis had in fact crossed Egyptian frontier UK obligations under terms Anglo-Egyptian treaty would of course come into play.[1]

LOVETT

[1] This telegram was repeated to Cairo.

501.BB Palestine/12-2948: Telegram

The Special Representative of the United States in Israel (McDonald) to the Acting Secretary of State

SECRET US URGENT TEL AVIV, December 29, 1948—4 p. m.

349. Acceptance by S.C. of Beeley resolution[2] would, we believe, postpone peace in Negev by encouraging Egypt's continued refusal negotiate armistice. Moreover, PGI cannot surrender military gains in Negev especially since Egypt shows no willingness recognize Israel's existence, MG [*sic*] state or to deal with PGI.

MCDONALD

[2] See resolution of December 29, *infra*.

ملحق (٤٤)

501.BB Palestine/12-3048

Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State[1]

TOP SECRET [WASHINGTON,] December 30, 1948.

Participants: The Acting Secretary, Mr. Lovett
The British Ambassador, Sir Oliver Franks
The British Minister, Mr. Hoyer Millar
Mr. Satterthwaite—NEA
Mr. McClintock—UNA

The British Ambassador called, under instructions to leave a *Note Verbale* with the Acting Secretary of State with reference to the existing hostilities in Palestine. A copy of this document is attached. Sir Oliver Franks read, from a telegram just received by his Embassy, reports from the British Ambassador in Cairo to the effect that an Israeli column had bifurcated in the vicinity of Beersheba and that attacks were being made by Israeli forces across the Egyptian frontier from the south and southeast on a line from Rafah extending fifteen kilometers in the direction of El Arish. One Egyptian airstrip on Egyptian territory had been taken by the Israeli forces. Egyptian Spitfires had landed out of gas on British airfields in the Canal zones, thus implying that advanced Egyptian airfields were no longer operable.

When asked whether, if the treaty of 1936 were invoked, it would be invoked by the British Government or by the Egyptian Government, particularly in light of the fact that the latter government had recently shown its dissatisfaction with that treaty, the British Ambassador said that he could give no straight answer. He emphasized that his information on the military situation was preliminary but that, according to the evidence now at hand, it seemed highly probable that Israeli forces had crossed the Egyptian frontier and that in consequence a most serious situation had arisen. He spoke of the strategic interests of the United States and the United Kingdom in this area and, from the broader political point of view, the troubles which could ensue to both governments if the present threatening situation were allowed to continue.

I said that we agreed that the situation, if the facts were as represented, was a serious one and that we were ready to do our best to compose it. I said the President had been informed yesterday of the most recent information and that I would discuss the Ambassador's *Note Verbale* with the President at 12:30 today.[2] I thought, offhand, that it might be useful for the President to instruct our Representative at Tel Aviv to make immediate representations to the Provisional Government of Israel.

---

[1] Drafted by Mr. McClintock.
[2] President Truman read this note at 12:45 p.m., December 30.

تابع ملحق (٤٤)

As for the final paragraph of the *Note Verbale*, I could not but say frankly that if the British Government decided to resume the shipment of arms to the Arab countries this would be regarded as a clear violation of the Security Council's arms embargo. It would inevitably result in a demand in this country for the lifting of our own arms embargo which, as the Ambassador knew, had been imposed by us unilaterally even before the Security Council took action. Such a development would, of course, be highly unfortunate.

Mr. McClintock suggested to the Ambassador that there was a seeming inconsistency between the first and final paragraphs of the *Note Verbale*. The concluding sentence of the first paragraph reads "If the Security Council is thus flouted the United Nations will cease to be an effective force", yet the final sentence of the fourth paragraph clearly indicates that the British Government intends to resume shipping arms to the Arab countries, thus itself flouting the United Nations.

Sir Oliver Franks at this point said that he had been given permission, but only in terms of "utmost discretion", to inform the Acting Secretary that a telegram had been received from the British Representative in Amman, stating that King Abdullah had received a message from the Jews (presumably the Provisional Government of Israel) that the time for negotiations for an armistice had passed. The Jews were interested now only in negotiating peace. If it was not to be peace, it would be war. Sir Oliver inferred that it was on the basis of this threatening information that his government had drafted the final paragraph of the *Note Verbale*. The British Ambassador was asked his opinion whether his Government would carry out the intended action described in Paragraph 4, if through the cooperation of the United States it proved possible to meet the suggestions made in Paragraph 3, with the result that the forces of Israel would withdraw from Egyptian territory immediately. Sir Oliver said that he was speaking only for himself but he thought it possible that his government would not proceed to arm the other Arab countries if indeed it was possible to restrain the Israelis from their present attack on Egypt and to get their forces back across the border.

Sir Oliver reverted to his telephone conversation with me[a] in which he had requested an interview with the President. I said that the President was giving no outside appointments this week as he was engaged on the State of the Union Message. Sir Oliver asked if I would present his case to the President and I said I would at once give him the British *Note Verbale* and report our interview. At the Ambassador's request I promised to ask the President to accord him an interview at the earliest possible moment.

The editors have found no record of

ملحق (٤٥)

[Annex]

Note Verbale by the British Embassy

All the evidence in possession of the British Government points to the fact that, notwithstanding the truce and the resolutions passed by the United Nations, Israeli forces are fighting on Egyptian territory, where they are in possession of airfields. They have declined the use of United Nations observers and officials and it seems that United Nations, upon which the United States and Britain had both pledged their action, are being deliberately and totally ignored. If the Security Council is thus flouted the United Nations will cease to be an effective force.

2. The British Government regard the situation with grave concern. Unless the Jews withdraw from Egyptian territory the British Government will be bound to take steps to fulfil their obligations under their treaty of 1936 with Egypt. There may arise out of this situation the gravest possible consequences, not only to Anglo-American strategic interests in the Near East, but also to American relations with Britain and Western Europe.

3. The British Government have no desire to get into conflict with the Jews provided the latter accept the decisions of the Security Council of the United Nations and act upon them. They still trust that wiser counsels among the Jews will prevail. They trust that it will be possible for the United States Government so to act upon the Jews as to make any military action by British forces on Egyptian territory unnecessary under our treaty with Egypt. This can only be ensured if the Jews immediately withdraw from Egyptian territory.

4. Meanwhile, the British Government feel bound to take the necessary steps to protect their own troops and installations in Transjordan. The British Government agreed not to supply any arms to the Arab countries provided the truce was observed, and they understood that the United States Government were agreeable that Chapter VII of the United Nations Charter should be applied to either party which did not observe the truce. On that basis, the British Government have carried out their obligations to the absolute letter. They have refrained from moving arms and equipment even to their own installations, thereby endangering their own troops in order to assist a settlement. In view of the very serious danger the British Government must now proceed to move equipment into Transjordan. Moreover, in view of the aggressive use to which the Jews have put arms obtained from Russian satellite countries, the British Government will find themselves in a position in which they are no longer able to refuse to carry out British contracts to the Arab countris

ملحق (٤٦)

501.BB Palestine/12-3048: Telegram

The Acting Secretary of State to the Special Representative of the United States in Israel (McDonald)

TOP SECRET US URGENT WASHINGTON, December 30, 1948—5 p.m.
NIACT

281. President directs that you make following immediate representation to Shertok and Ben Gurion. You are authorized in your discretion to make same representation to President Weizmann. Please telegraph immediate report of your interviews.

1. This Govt is most deeply disturbed on receipt of apparently authentic reports confirming that Egyptian territory has been invaded by armed forces of Israel. Reports indicate that this is not an accidental maneuver but a deliberately planned military operation.

2. British Govt has officially notified this Govt that it regards situation with grave concern and that unless Israeli forces withdraw from Egyptian territory British Govt will be bound to take steps to fulfill their obligations under Treaty of 1936 with Egypt. However, British Govt states it has no desire to get into conflict with Govt of Israel provided latter accept decisions of Security Council of UN and act upon them.

3. As first govt to recognize PGI and as a sponsor of Israel's application for admission to UN as a "peace-loving state" this Govt, with deep concern and as evidence of its consistent friendship for Israel, desires to draw attention of Israeli Govt to grave possibility that by ill-advised action PGI may not only jeopardize peace of Middle East but would also cause reconsideration of its application for membership in UN and of necessity a reconsideration by this Govt of its relations with Israel. As PGI knows, their assurances of peaceful intent have been basis upon which our policy toward Israel has rested.

4. Immediate withdrawal of Israeli forces from Egyptian territory appears to be minimum requirement giving proof of peaceful intent of PGI if enlarged conflict is to be avoided.

5. This Govt has received reports from its representative in Transjordan indicating that PGI has informed Govt of Transjordan that time for negotiations for an armistice has passed. PGI is represented as stating that it is interested now only in negotiating peace, but indicated that it must be either peace or war. If this threatening attitude should be confirmed, again this Govt would have no other course than to undertake a substantial review of its attitude toward Israel.

6. You may conclude by stating that temporarily your Govt is withholding press comment pending a complete statement from PGI in answer to the foregoing representation.

Repeated to Amembassy, London as 4819.

LOVETT

ملحق (٤٧)

Forrestal Papers

Diary Entry for December 31, 1948, by the Secretary of Defense (Forrestal)

Cabinet—China—Palestine

Subject this morning at Cabinet was China.

[Here follow two paragraphs concerning China.]

Palestine:

Lovett said the Israeli troops had apparently invaded Egypt. Specifically, they were reported to have attacked an air field within the Egyptian border; that it was reported the British would notify us that the failure of the Israelis to withdraw promptly would automatically bring into operation the Anglo-Egyptian mutual defense pact.

501.BB Palestine/12-3148: Telegram

The Special Representative of the United States in Israel (McDonald) to the Acting Secretary of State

TOP SECRET URGENT TEL AVIV, December 31, 1948—1 p. m.
NIACT

350. Redeptel 261, December 30, 5 p. m., received at 1 p. m. December 31. True copy typed at 1:45. At 2 p. m. called Shertok who came my house and I read him careful paraphrase. Knox present. Shertok informed me Ben-Gurion left Tel Aviv for Tiberias at 12 noon but would immediately attempt get in touch with him. I urged necessity my seeing BG here or Tiberias today. Owing distance Tel Aviv to Tiberias and gravity of question 10 or 12 hours may elapse before I am able send full reply.

Shertok's tentative and informal preliminary reply was as follows:

1. As for Israel incursion into Egypt he admitted such operations but stated uninformed as to details (Shertok returned Israel only last 24 hours). Shertok observed that his opinion such operations based on military logic of total operations and not any intentions seize Egyptian territory.

2. As regards Trans-Jordan Shertok was positive. He stated that our government's advices inaccurate. Israel has informed Trans-Jordan that negotiations must proceed further than present cease-fire arrangements toward an effective armistice looking toward peace. Last secret meeting of negotiators took place night December 30 in Arab part Jerusalem with Shiloah, Colonel Dayan and secretary on one side and Abdullah el-Tel on other. Next secret meeting is for January 5 in Jewish Jerusalem. Shertok stated that if any statement re-

تابع ملحق (٤٧)

garding "war or peace" was made at earlier meeting it was in course conversational exchange, was not an ultimatum, and used in an effort persuade Trans-Jordan proceed to definite armistice.[1]

McDONALD

[1] Mr. McDonald, later the same day, reported that he and Mr. Knox were leaving immediately for Tiberias to see the Israeli Prime Minister, who was ill. He also advised of information from Mr. Shiloah that orders had already been issued for the immediate withdrawal of small Israeli units from the Egyptian side of the frontier (telegram 351 from Tel Aviv, 501.BB Palestine/12–3148).

867N.01/12–2848 : Telegram

The Acting Secretary of State to Mr. Wells Stabler, at Amman

TOP SECRET WASHINGTON, January 3, 1949—5 p. m.

2. Dept has given careful consideration Jerusalem tel No. 1550 Dec 23 rptd Amman 15 and to ur 173 Dec 28, 172 Dec 28[1] and 176 Dec. 29.[2] Dept's comment on points raised as follows:

Dept anxious see peace restored to Palestine and believes should be accomplished by negotiations, either directly between parties or through Conciliation Commission. Dept would naturally welcome any concrete steps by Israelis or Arabs to bring about such negotiations. In this connection Dept has found reasonable attitude shown by TJ re negotiations with Jews extremely hopeful sign.

US, however, naturally desires avoid becoming involved in inter-Arab jealousies and intrigues and Dept regards question TJ relations with Arab League as essentially one for determination by TJ. As you point out ur 176 Dec 29, determining factor seems to be mil one. Dept believes final attitude TJ re Israelis will be decided by mil situation, particularly position of Arab Legion, and by stand taken by UK. Not essential, therefore, and certainly undesirable that US become involved in question TJ attitude re Arab League and other Arab States.

Dept believes that most satisfactory solution disposition greater part Arab Palestine would be incorporation in Transjordan. Therefore Dept approves principle underlying Jericho resolutions.

To sum up, US would like to see TJ negotiate armistice and final peace with Israelis, and believes most Arab Palestine could be incorporated in Transjordan as outcome such negotiations. However, US can not become involved in inter-Arab politics. If King and TJ officials

[1] No. 172 not printed; but see footnotes 1 and 3, p. 1700.

[2] Not printed; it advised that British Minister Kirkbride had cabled the Foreign Office for instructions concerning an approach to King Abdullah. The Minister commented that the policy of the Foreign Office to "hold back until Conciliation Commission arrives" no longer corresponded with the facts and that the King was fearful that the Israelis would "continue war against him or Iraqis or both unless he agrees in immediate future to peace negotiations." The King was said to be aware that the Arab Legion and the Iraqi Army would be defeated

ملحق (٤٨)

ISRAEL

INTEREST OF THE UNITED STATES IN THE ARAB-ISRAELI CONTROVERSY OVER THE FUTURE STATUS OF PALESTINE;[1] ARMISTICE AGREEMENTS BETWEEN ISRAEL AND ITS ARAB NEIGHBORS; UNSUCCESSFUL ATTEMPTS TO ATTAIN A FINAL PEACE SETTLEMENT IN THE AREA

501.BB Palestine/1-149 : Telegram

The Special Representative of the United States in Israel (McDonald) to the Secretary of State

TOP SECRET US URGENT TEL AVIV, January 1, 1949—9 a. m.
NIACT

1. For attention President and Acting Secretary.[2] ReDeptel 281, December 30 and Mistel's 350, 351, December 31.[3] Returned from Tiberias 3: 15 a. m. Had two hours with Ben Gurion.[4] Knox[5] present. I read Ben Gurion the same paraphrase I read Shertok.[6] After considerable deliberation he replied as follows: (paragraph references are to Department's 281).

1. "We have not invaded Egyptian territory nor do we have any intention of doing so. It is true some Israel Forces had to cross frontier into Egypt in course of tactical operations but they have already received orders to return to the Negev frontier."

2. As regards British notification to US Government he said, "in note Great Britain threatens to take action against us under 1936 Treaty with Egypt and unless we obey the decisions of the SC. In this latter connection I am confused and surprised. Great Britain is a member of the SC with which we are dealing directly and cordially. Does Great Britain plan to take independent action to enforce decisions of SC?

3. "We are very grateful for the friendship of the US and value it. I note the italics on the phrase 'peace-loving' and am distressed. We are indeed peace-loving and have consistently shown it. We are last people in the world to want to break the peace in Middle East or else-

[1] Continued from *Foreign Relations*, 1948, vol. v, Part 2, pp. 533 ff.
[2] Robert A. Lovett.
[3] For Nos. 281 and 350, see *Foreign Relations*, 1948, vol. v, Part 2, pp. 1704 and 1705; No. 351 is not printed, but see footnote 1, *ibid.*, p. 1706.
[4] David Ben-Gurion, Israeli Prime Minister.
[5] Charles F. Knox, Jr., Counselor of Mission at Tel Aviv.
[6] Moshe Sherlok, Israeli Minister for Foreign Affairs.

تابع ملحق (٤٨)

where. We are a very small people and we can survive only in peace. What we are doing is in self-defense. We have been attacked. We must reserve our right to defend ourselves even if we go down fighting. I believe the American Government and people will recognize this right. We accepted the UN request for an armistice and peace. Egypt rejected it."

4. Orders for the withdrawal of the Israel units have already been given.

5. "The reports communicated to your government about our negotiations with Transjordan are untrue and astonishing. Israel is now in the act of negotiating an armistice with Transjordan and is on the best terms with that government. There have been no threats on either side. We have met on very friendly terms and our next meeting is set for January 5."

Prime Minister then commented "I am pained by the severe tone of this communication which might have been written by Bevin[7] himself". He then stated that a formal written reply would be prepared immediately after Cabinet meeting on Sunday.

He concluded by speaking of peace negotiations with Lebanon which he said were also progressing encouragingly.

McDonald

[7] Ernest Bevin, British Secretary of State for Foreign Affairs.

501.BB Palestine/1-149 : Telegram

The Special Representative of the United States in Israel (McDonald) to the Secretary of State

TOP SECRET IMMEDIATE Tel Aviv, January 1, 1949—11 a. m.
NIACT

2.[1] Attention President and Acting Secretary. At approximately 2:30 a. m. January 1, two Egyptian vessels approached off coast to attack Tel Aviv. Air alert sounded and Israel coastal batteries replied to attack fire. No hits, no casualties. Israel military spokesmen issued following warning: "up to now the various arms of the defense army of Israel have refrained from taking any action outside the immediate battle areas in the south. If the Egyptians should repeat their last night's attempt and direct attacks in whatever form against the civilian population of Israel, we shall take whatever action we deem appropriate against Egypt, and, in particular, against the Egyptian capital, Cairo."

At New Year's Day reception in our residence, President Weizmann[2] stated to mission staff that the representations I made yester-

[1] This telegram was originally received as an unnumbered message.
[2] Chaim Weizmann, President of the Provisional Government of Israel.

تابع ملحق (٤٩)

It is clear from your two reftels as well as your Weeka No. 1[3] that Israeli forces had in fact advanced into Egypt in considerable force and to considerable distance.

US has great strategic and other interests at stake in NE and PGI therefore has no just grounds on which to resent fact that US should react strongly to any action either by Israelis or Arabs containing threat of enlargement of conflict.

You should in fact state that we are making strong representations Egyptians re Egyptian acts complained of in your unnumbered Jan 1, 11 a. m. and 6 Jan 3.[4] Have also requested Brit make similar representations.

Israelis therefore should only draw simple conclusion that US representations are directed toward composing situation promptly.

Ref last sentence your Jan 1, 11 a. m. re "serious responsibility" US may have incurred through your representations Dept considers that full responsibility rests with parties who are engaging in military operations contrary to SC resolutions.[5]

LOVETT

---

[3] Sent as telegram 5, January 2, not printed.

[4] Latter not printed; it reported information from Foreign Minister Shertok that on the evening of January 2, an enemy plane, presumably Egyptian, dropped three bombs over Jewish Jerusalem. The message also stated that the Provisional Government of Israel expected the United States to make "very urgent and stern representations to Egypt" concerning this first bombing of Jerusalem (807N.01/1-349).

[5] A marginal notation indicates that this telegram was cleared at the White House with Clark M. Clifford, Special Counsel to President Truman. It was repeated to London as 12. On the night of January 4, Mr. McDonald handed a paraphrase to Mr. Shertok who "expressed pleasure Dept's explanation. He volunteered information that Israel troop withdrawal was ordered afternoon December 31, that officer in charge asked 24 hour leeway, that withdrawal began January 1 and by morning January 2 'not an Israeli hoof remained in Egypt'." (telegram 10, January 5, noon, from Tel Aviv, 501.BB Palestine/1-549)

501.BB Palestine/1-349 : Telegram

The Acting Secretary of State to the Embassy in Egypt

TOP SECRET US URGENT WASHINGTON, January 3, 1949—5 p. m.
NIACT

2. Please seek immediate audience with King[1] and make following oral representation, leaving memorandum in same sense:

1. Amer Govt has been deeply disturbed at recent renewed outbreak hostilities bet forces of Israel and Egypt in Negev, despite SC's resolutions Nov 4[2] and Nov 16 and Council's basic resolutions calling for cease-fire and truce in Palestine May 29 and July 15, 1948.[3]

---

[1] Farouk, King of Egypt.

[2] *Foreign Relations*, 1948, vol. v, Part 2, p. 1546.

[3] See *ibid.*, pp. 1070 and 1224.

ملحق (٤٩)

refusal to follow British calculations and ill-advised policies. But I am unable to square the United States' warning that they would review their support of Israel's application for membership to the United Nations if our forces remained on Egyptian territory, with United States' sponsorship of Egyptian election to the Security Council while Egyptian forces were actually invading and attacking Israel. As a result of such sponsorship, Egypt, which defied the authority of the United Nations and broke the peace in the Middle East, is now a member of the very Council whose function it is to suppress aggression and maintain international peace.

Finally, I should point out that Egypt, in addition to defying the resolution of November, 1947, also failed to comply with the Security Council's resolution of November 16 [3] and the Assembly's resolution of December 11, 1948,[4] which ordered both parties to enter into negotiations for armistice and peaceful settlement. I trust that the above submissions may assist you in determining where the initiative, responsibilty, and guilt for the present unhappy situation properly lie.

I should reiterate that the Provisional Government of Israel is ready at any time to enter into negotiations toward the speediest possible attainment of peace.

CHAIM WEIZMANN

[3] See telegram Delga 740, November 14, 1948, from Paris; footnote 2 to Delga 740; and editorial note, *Foreign Relations*, 1948, vol. v, Part 2, pp. 1582, 1583, and 1597.
[4] See editorial note, *ibid.*, p. 1661.

501.BB Palestine/1-149: Telegram

The Acting Secretary of State to the Special Representative in Israel (McDonald), at Tel Aviv

TOP SECRET US URGENT WASHINGTON, January 3, 1949—5 p. m.

3. Re ur 1 Jan 1 and unnumbered Jan 1, 11 a. m.[1] Dept surprised at comments made by Ben Gurion, Weizmann and others on your representations based on Deptel 281 Dec 30.[2] Plse make it clear to them and others directly concerned that there should be no misconception in minds of Israelis as to purpose these representations. It was as indicated Deptel 281 to stop a move with most serious implications which Brit were contemplating. Another purpose was to avoid if possible Brit rearming of Arabs which Brit apparently determined carry out if all Israeli forces not promptly withdrawn from Egypt.

[1] Regarding the latter, see telegram 2 and footnote 1, p. 595.
[2] *Foreign Relations*, 1948, vol. v, Part 2, p. 1704.

ملحق (٥٠)

501.BB Palestine/1-549

Memorandum of Conversation, by the Acting Secretary of State [1]

TOP SECRET [WASHINGTON,] January 5, 1949.

Participants: The Acting Secretary, Mr. Lovett
The British Ambassador, Sir Oliver Franks
Mr. Bromley, First Secretary of the British Embassy
Mr. Satterthwaite—NEA
Mr. Wilkins—NE
Mr. McClintock—UNA

Sir Oliver Franks said that he had been instructed personally to thank the Acting Secretary of State for the prompt and effective intervention which this Government had made with the Provisional Government of Israel and which had resulted in instructions being given by the Israeli Government for the withdrawal of its forces from Egypt.

The British Ambassador said that Mr. Bevin, in view of the very great strategic interests of both the United States and Great Britain in the Near East and in the light of the necessity for an adequate defense in depth of the Suez Canal, very much hoped that the American Government might find its way clear to exert pressure on the Israeli Government to withdraw to the lines in the Negev established by the Acting Mediator after the adoption by the Security Council of its resolution of November 4, 1948.

I told the British Ambassador that for a variety of reasons I did not feel that we could accede to Mr. Bevin's request. While, in an exceptional case such as that when the incursion by Israeli forces into Egypt threatened a much more grave conflict outside the boundaries of Palestine, we had been willing to make strong representations, our general line of policy was to operate through the United Nations. It did not seem proper for the United States to take on itself the responsibilities of the Security Council and apply them unilaterally. Furthermore, we had found in practice that strong representations, to be effective, should be used sparingly, otherwise notes often were merely interesting documents for the archives but useful for no other purpose. Finally, we had our position on the Conciliation Commission to consider. The Israeli authorities already believed that two of the Members of the Commission were prejudiced in favor of the Arabs, since Turkey was a Moslem country and France not only had 25 million Mohammedans living under its jurisdiction but also had not voted for Israel in last month's sessions of the Security Council. If we were

[1] Drafted by Mr. McClintock.

تابع ملحق (٥٠)

to achieve anything as an impartial member of the Commission we could not jeopardize that position by taking a line which would cause the Israelis to feel that even the third Member was against them. Meanwhile, of course, we continued to share the British anxiety over the situation in Palestine and were not stinting our efforts to do the utmost to bring about a cessation of hostilities. In fact we were this afternoon addressing new representations to the Governments of Israel and Egypt, based on a report received last night from the Acting Mediator, to the effect that Egypt had said it was willing to undertake negotiations all across the board with Israel under United Nations auspices, provided Israel accepted a cease-fire by 1400 hours GMT today. The deadline was so short that we were inclined to be suspicious whether the offer was bonafide but we thought that a representation was warranted by our desire to do everything possible to facilitate a cessation of hostilities.

Sir Oliver said that the second main point which Mr. Bevin wished to make was that with the continued stress of warfare in the Near East conditions in the Arab countries would become, as he put it, deliquescent, or, to use the more graphic aphorism of the Foreign Secretary, "We should have another China on our hands". Accordingly, it was of the utmost importance that the United States and Great Britain, whose strategic interests were so involved in that area, do their utmost to compose this dangerous situation. Mr. Bevin wondered if the American Member of the Conciliation Commission might not be instructed by his Government to keep in mind the strategic interests of the United States and the United Kingdom and to use his good influence to further those interests. I said that, while naturally we would give background information to Mr. Keenan, our Representative on the Commission, we had no choice but to do our utmost to play the role of a true conciliator. Mr. Keenan and his colleagues had the task of trying to find some common ground for agreement which would be acceptable to all the parties concerned. If they could get agreement between the parties we would be bound to accept such an arrangement. However, Mr. Keenan of course would comport his action to the main lines of policy which had already been made public to the world by Dr. Jessup in his speech before Committee 1 on November 20.[2] I briefly recapitulated our main points, including the fact that if the Israeli Government desired to benefit by the territorial provisions of the resolution of November 29, 1947, it should be expected to relinquish such areas as were awarded to the Arabs

[2] See editorial note, *Foreign Relations*, 1948, vol. v, Part 2, p. 1617. Philip C. Jessup was the spokesman of the United States on questions involving Palestine at the Third Session of the General Assembly at Paris.

تابع ملحق (٥٠)

by that resolution but were now occupied by Israel, as Jaffa and western Galilee. In other words, they could not have it both ways. As for the strategic implications of the situation, I said that Mr. Keenan would be briefed before he went. The British Ambassador seemed to to be satisfied with this answer.

Sir Oliver then said that he had received permission to tell us that shortly British reinforcements would be sent to the Gulf of Aqaba.[3] He did not, however, wish to inform us officially of this fact if we had no desire for such intelligence from his Government. In response to questioning the Ambassador intimated that the British reinforcements would be sent from outside by sea and that they numbered three companies in strength. (Mr. Bromley, however, murmured that he thought something like a battalion was being sent to Aqaba.)

I said that we had already received similar reports from other sources, including the press. I did not think that this Government wished to be officially appraised of the Ambassador's information. As a matter of friendly comment, however, we wished to raise a little red flag and point out that if the troops indeed came to Transjordan from outside the Near Eastern area their arrival would be construed in many quarters as a violation of the Security Council truce resolution of May 29, which explicitly forebade the movement of military personnel into Palestine or the neighboring countries.

The interview concluded with Sir Oliver handing me a written statement of his Government's views on the situation in China and a memorandum of its views with respect to the IRO.[4]

---

[3] The British Foreign Office communiqué on this matter, issued on January 8, read as follows: "His Majesty's Government have received a request from the Transjordan Government under the terms of the Anglo-Transjordan treaty of March 1948, to send a British force to Aqaba. His Majesty's Government have acceded to this request." (telegram 91, January 8, from London, 841.23901/1-849)

[4] Chargé Holmes, on January 5, cabled the Department concerning the instructions sent to Ambassador Franks on January 3 for his conversation with Acting Secretary Lovett. He noted that Mr. Bevin had personally drafted the instructions, which in part called for the Ambassador "to refer to identical lines of policy regarding Middle East worked out between US and UK in fall 1947, and to say that all British actions Middle East are based on this policy and nothing else. British Government understood US views general Middle East problems have not altered since 1947. . . .. Franks told to urge USG to participate in resolute effort with UK to arrive at firm conclusions which US and UK can support as Palestine solution. Instruction stated three things necessary to accomplish this:

"(a) Fix frontiers Israel which US and UK could support;
"(b) UK recognition PGI;
"(c) Strong advice to Arabs if not to accept at least to acquiesce in agreed frontiers and to cease fighting."

The Ambassador was instructed "to urge that US and UK come to 'very firm conclusions' and fix definite boundaries and thus arrive at final settlement 'which will save Middle East'." (Telegram 47, 867N.01/1-549)

Regarding the "identical lines of policy" agreed upon at the "Pentagon Talks of 1947," see *Foreign Relations*, 1947, vol. v, pp. 485 ff.

501-887—77——40

ملحق (٥١)

action agreed to by the Government of Transjordan could remove the threat to Israel security so long as Iraqi troops remain on Israeli territory a few miles distant from the coast and from the most densely populated centres of Jewish population.

7. There are contradictory reports of Iraq's intention to abide by any agreement signed by Transjordan. Reports of Iraq's willingness to this effect were published, later denied by General Riley, given renewed currency and later denied by the Iraqi Premier. The Transjordan delegation has now informed Dr. Bunche that they are now empowered to represent Iraq. It is obviously necessary, however, to have this undertaking from the Iraqi Government itself. Dr. Bunche has now invited the Iraqi Government to confirm officially that it will consider itself bound by any agreement signed by the Transjordan delegation. In the meantime, a discussion is proceeding on the armistice lines on other fronts.

8. The conclusion here is that unless Iraq, as well as Syria, complies directly, or through an accredited intermediary with the November 16th resolution, the prospects of an armistice with the Lebanon and Transjordan will be gravely impaired. Should it become necessary, Israel may have to ask the SC whether Syria or Iraq are justified in refusing to comply with the November 16th resolution."

AUSTIN

867N.01/3-1049

Memorandum by the Secretary of State to the President

SECRET WASHINGTON, March 10, 1949.

We received two rather alarming telegrams from our Legation in Amman, the capital of Transjordan, yesterday afternoon. The first[1] indicated that Israeli forces in rather large strength had started moving into the southern Negev area which, according to the telegram, is under Arab Legion occupation. The second telegram[2] reported that King Abdullah had informed our Chargé d'Affaires that Israeli forces had been attacking an Arab Legion post at Ein Gharandal, four miles inside the Transjordan frontier.[3]

[1] No. 88, March 9, not printed.

[2] No. 90, March 9, not printed.

[3] A third telegram of March 9, No. 89, gave Mr. Stabler's view that the Israeli advance, when negotiations for an armistice by Transjordan and Israel were proceeding, "seems ultimate in breach of good faith" and a flouting of the United Nations by Israel. The Israeli action was said to be "further evidence to Arabs that Israeli intentions, far from being peaceful, are perfidious and aggressive. . . . Cause of peace, which Israel claims earnestly to desire, is not being served through this later maneuver." Mr. Stabler then recommended urgently that the United States "make immediate representations in strongest possible terms to Israel demanding that Israeli forces return at once to and remain in positions occupied at time commencement Rhodes talks and that Israel finally accept principle that any questions relating to territorial disposition must await final peace settlement." (501.BB Palestine/3-949)

The Department called in Ambassador-designate Elath[4] and gave him the substance of the reports we had received. Elath brought with him a telegram which Dr. Bunche had sent the Israeli Government from Rhodes quoting a note which Bunche had received from the Chief of the Transjordan armistice delegation at Rhodes informing him under the instructions of the Transjordan Government that Israeli forces had crossed the Transjordan military lines in the Negev on the morning of March 7 and describing the situation as extremely delicate. The Transjordan Government requested in this note to Bunche that Israeli forces cease such operations during their armistice negotiations and withdraw to their original positions.

Elath also had with him the text of Tel Aviv's reply to Bunche which asserted that nowhere in the Negev were Israeli land or air forces operating outside the Israeli borders, and that these forces had not crossed and did not intend to cross the Transjordan frontier. The Israeli reply referred to the fact that the Transjordan note revealed the presence of Transjordan forces in the Negev and stated that this constituted a serious embarrassment to the armistice negotiations. The Israeli Government then registered a strong protest against this "invasion" and requested Bunche to transmit to the Transjordan Government the Israeli demand for the immediate withdrawal of the Transjordan forces to their own side of the frontier.

The Department expressed to Elath the gravest concern as regards the situation and strongly impressed upon him the serious consequences that would ensue should the report of the Israeli incursion into Transjordan be verified. Elath stated that his government was fully aware of and had no desire to provoke such consequences.[5]

This morning Elath has telephoned the Department to say that he has had a further telegram from Foreign Minister Sharett (Shertok) again stating categorically that no Israeli forces had crossed into Transjordan or had any intention of doing so.[6]

---

[4] Eliahu Elath, who had recently changed his surname from Epstein.

[5] The information covered in Secretary Acheson's memorandum up to this point was sent to Tel Aviv in telegram 145, March 9, 7 p. m. The Department instructed Mr. McDonald to convey to the Israeli Foreign Office its expression of "gravest concern" and of "serious consequences" should the reported Israeli incursion into Transjordan be verified (867N.01/2-2849). Telegram 145 was repeated to London, Amman, New York and to Jerusalem as No. 146, identified also as Unpal 55, for Mr. Ethridge. It was sent also to Beirut, Baghdad, Damascus, Jidda, and Cairo the following day in a circular telegram of March 10 (867N.01/3-1049).

[6] Mr. Satterthwaite's memorandum of conversation states that he "thanked Mr. Elath for the prompt response to our inquiries, and took occasion to point out that our representations had not been based on press reports but on information which we had received from our representatives. I expressed the hope that there would be no further developments which might adversely affect the present delicate negotiations." (867N.01/3-1049)

تابع ملحق (٥١)

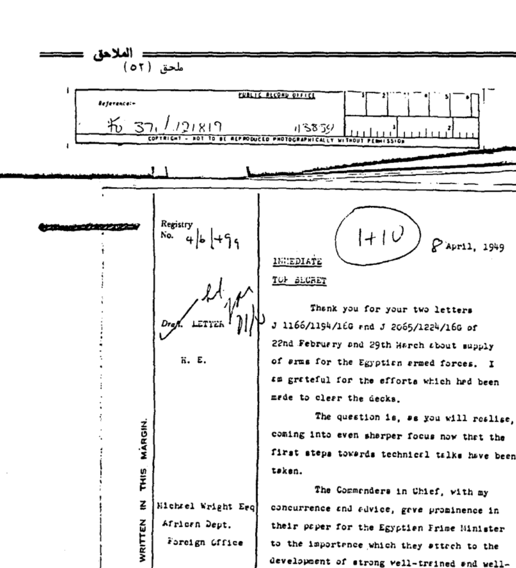
Ambassador Franks has also telephoned me to inform me of telegrams about this situation which he has received. He had been instructed to see me, but thought he would not trouble me by coming down in person. He added that the information he was giving me was for you as well as for me. He said that the movement of a considerable Israeli force south into the Negev toward the Gulf of Akaba was not in line with the Security Council resolution and that the recent armistice could not override the Security Council. The British also have reports, not yet confirmed, that the Israelis have moved into Transjordan territory. He confirmed our information that Bunche is sending observers into the area to report on the situation, and said that his government hoped to hear from these observers soon.

The Ambassador further said that his government had sent instructions to the British forces in Akaba to the effect that if the Israeli forces fire on British forces, the fire is to be returned, and that if Israeli aircraft fly over British forces they will be engaged. The British Consul at Haifa has also been instructed to give the Israeli Government the exact text of the instructions.

The Ambassador then said that the only bit of more encouraging information he had is a report from Amman indicating that the Israeli forces which had made contact with the Arab Legion inside Transjordan had broken off contact at dusk yesterday and retreated westward. This later information is confirmed in a telegram which the Department received from the Legation at Amman this morning that Israeli forces have left Transjordan territory and are proceeding southward toward the Gulf of Akaba.

Sir Oliver Franks then said that he wished to express to me the anxiety of his government and to explain what they had done in the situation. The Ambassador later phoned to say that the Ambassador had forgotten to make the following statement: "We were reluctant to believe that Israeli forces had taken this action, but if the news of an aggression into Transjordan territory is confirmed, British obligations under the Anglo-Transjordan Treaty will, of course, immediately come into question."

I thanked the Ambassador for this information and said that I felt sure the British at Akaba would behave with restraint and not allow any minor incident to set off the balloon. I also told him of the reports we had received from the Israelis denying the truth of the report that they had crossed into Transjordan. I pointed out that the frontier is not marked, and that if someone should wander across it without evil intent it would be too bad to set off the whole show. The ambassador said he would use what I had told him in a message to his government. The important point was he said as I would know that "this does touch his people on a very raw nerve".



NOTHING TO BE WRITTEN IN THIS MARGIN.

Registry No. 4/6/+99

Draft. LETTER

H. E.

Michael Wright Esq
African Dept.
Foreign Office

H.E. see first

7/4

7 copies to Mr. Wall "Personal" together with copies of the correspondence in 405/3/49G and 4/3/49G and copy of present letter only to go to M.A. and A.A.

(1+10)

8 April, 1949

IMMEDIATE

TOP SECRET

Thank you for your two letters J 1166/1194/16G and J 2065/1224/16G of 22nd February and 29th March about supply of arms for the Egyptian armed forces. I am grateful for the efforts which had been made to clear the decks.

The question is, as you will realise, coming into even sharper focus now that the first steps towards technical talks have been taken.

The Commanders in Chief, with my concurrence and advice, gave prominence in their paper for the Egyptian Prime Minister to the importance which they attach to the development of strong well-trained and well-equipped Egyptian armed forces. That proposition naturally stands on its own legs. But it is of course also true that we have no chance of getting this or any other Egyptian Government to agree to our present requirements in Egypt unless we are prepared at the same time to help them to build up their own strength. However successful we may be in getting them to admit that the presence in Egypt of British forces is essential now, they all look to the eventual day when their own strength will make this unnecessary - and no-one can blame them. [illegible]

The point came out very clearly in the course of Air Marshal Dickson's conversation with the Egyptian Prime Minister on April 1st, when the latter asked for an assurance that

تابع ملحق (٥٢)

Regist No.

Draft.

- 2 -

we really were genuine in our desire to see the Egyptian Army and Air-Force made strong and effective. Abdel Hadi said that he hoped that this aspect of our proposals would not be pushed on one side in the discussions. He did not want the Egyptian forces to be relegated to a minor role; Egypt must feel that she had the means to contribute to her own defence. This did not mean only internal security. He wanted Egypt to fight to keep the enemy outside the frontiers of Egypt and he had rather expected that our paper would have stated more precisely what size the Egyptian forces should be and what would be the requirements to make them effective. Dickson of course gave him the assurance for which he asked and was able to satisfy him that the Commanders in Chief had dealt with the composition and role of the Egyptian armed forces in general terms only because ~~this~~ a decision on this point would depend so much on the wishes of the Egyptians themselves (which would no doubt be made known when the discussions started).

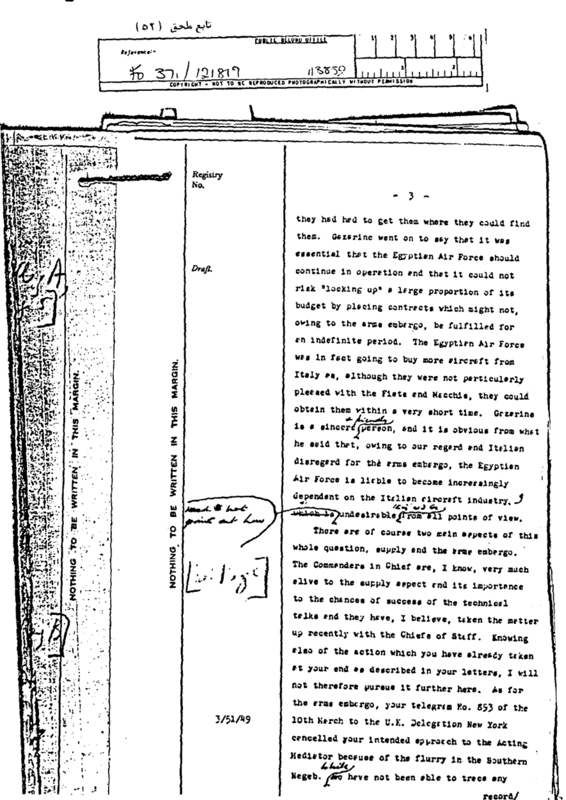
(Moreover,) The Ministry of War and Marine have also recently returned to the charge with my Air Attaché. Group-Captain Gezarine, the Minister's Principal Air Adviser, told Hayes on April 2nd that the Egyptian authorities urgently needed to know when the arms embargo was likely to be lifted. They had spent about three million pounds Egyptian on the purchase of various types of aircraft, including Fiat and Macchi fighters from Italy, in the course of the fighting in Palestine. They had not liked to buy ~~an~~ aircraft which ~~we~~ were not British, but while the arms embargo remained in force

they/

NOTHING TO BE WRITTEN IN THIS MARGIN.

NOTHING TO BE WRITTEN IN THIS MARGIN.

تابع ملحق (٥٢)



NOTHING TO BE WRITTEN IN THIS MARGIN.

Registry No.

Draft.

- 3 -

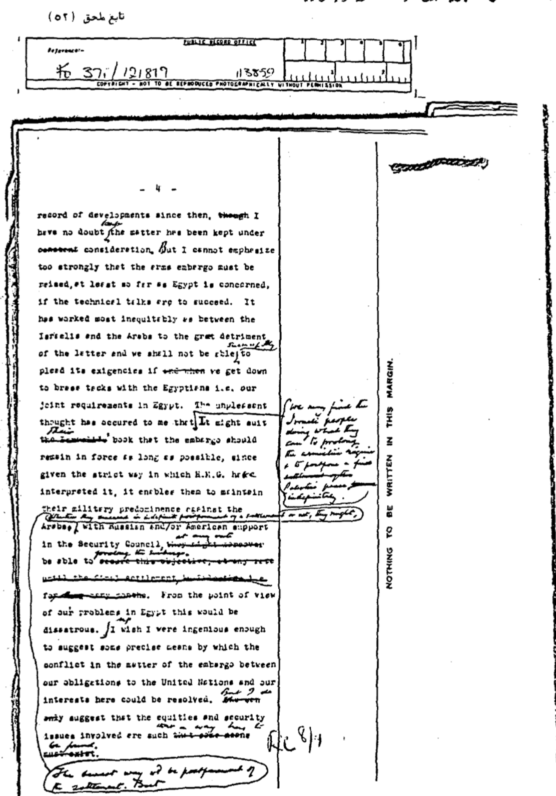
they had had to get them where they could find them. Gazarine went on to say that it was essential that the Egyptian Air Force should continue in operation and that it could not risk "locking up" a large proportion of its budget by placing contracts which might not, owing to the arms embargo, be fulfilled for an indefinite period. The Egyptian Air Force was in fact going to buy more aircraft from Italy as, although they were not particularly pleased with the Fiats and Macchis, they could obtain them within a very short time. Gazarine is a sincere person, and it is obvious from what he said that, owing to our regard and Italian disregard for the arms embargo, the Egyptian Air Force is liable to become increasingly dependent on the Italian aircraft industry, ~~which is~~ undesirable from all points of view.

There are of course two main aspects of this whole question, supply and the arms embargo. The Commanders in Chief are, I know, very much alive to the supply aspect and its importance to the chances of success of the technical talks and they have, I believe, taken the matter up recently with the Chiefs of Staff. Knowing also of the action which you have already taken at your end as described in your letters, I will not therefore pursue it further here. As for the arms embargo, your telegram No. 853 of the 10th March to the U.K. Delegation New York cancelled your intended approach to the Acting Mediator because of the flurry in the Southern Negeb. We have not been able to trace any

3/51/49

record/

تابع ملحق (٥٢)



- 4 -

record of developments since then, though I have no doubt the matter has been kept under constant consideration. But I cannot emphasize too strongly that the arms embargo must be raised, at least so far as Egypt is concerned, if the technical talks are to succeed. It has worked most inequitably as between the Israelis and the Arabs to the great detriment of the latter and we shall not be able to plead its exigencies if and when we get down to brass tacks with the Egyptians i.e. our joint requirements in Egypt. The unpleasant thought has occured to me that It might suit the Israelis book that the embargo should remain in force as long as possible, since given the strict way in which H.M.G. have interpreted it, it enables them to maintain their military predominance against the Arabs, with Russian and/or American support in the Security Council, they might moreover be able to secure this objective, at any rate until the final settlement in Palestine i.e. for many many months. From the point of view of our problems in Egypt this would be disastrous. I wish I were ingenious enough to suggest some precise means by which the conflict in the matter of the embargo between our obligations to the United Nations and our interests here could be resolved. I can only suggest that the equities and security issues involved are such that some means must exist.

NOTHING TO BE WRITTEN IN THIS MARGIN.

ملحق (٥٣)

MR

4/13/49

CYPHER TELEGRAM C.T.P.

FROM: FOREIGN OFFICE
TO: CAIRO
NO: 962

(14) Copy No. ....
DESP. 1727 hrs. 17.5.49
RECYD. 1922 hrs. 19.5.49
DATED. 16th May, 1949.

BRITISH EMBASSY, CAIRO 20 MAY 1949 RECEIVED

TOP SECRET

Addressed to Washington telegram No. 5240 of May 16th repeated for information to Bagdad, Cairo, B.M.E.O. and Amman And Saving to U.K. Delegation New York.

[4/11/49] Your telegram No. 2438.

Palestine Arms Embargo.

Please speak again to Mr. Acheson and tell him that I should be very glad to have his further and early views.

2. You should say that I have now heard that the King of Egypt has told the Egyptian Prime Minister to go ahead with military talks with us and that three Egyptian officers have been nominated for the purpose. [G.B.] Prime Minister has again pressed us about the resumption of the supply of arms to Egypt. It is clear that very little progress can be made with the former without the latter. Simultaneously.

3. I also understand that the United States Government, following the signature of the armistices between Israel and neighbouring countries, are informing both Israel and the Arab Governments that they are prepared to accept trainees from the Middle East for training in American National Defence Establishments. This might perhaps be regarded as a step in the same direction.

4. With reference to paragraph 11 [12] of your telegram under reference I appreciate Mr. Acheson's thought. I have however verified that military equipment which we might supply to the Arab States has long been earmarked and consists of purely British-type equipment. This equipment in no way corresponds with equipment being requested as a result of the Atlantic Pact. The supply of the latter would not (repeat not) enable us to release any corresponding or equivalent types for use by Arab States who would in fact be incapable of using it.

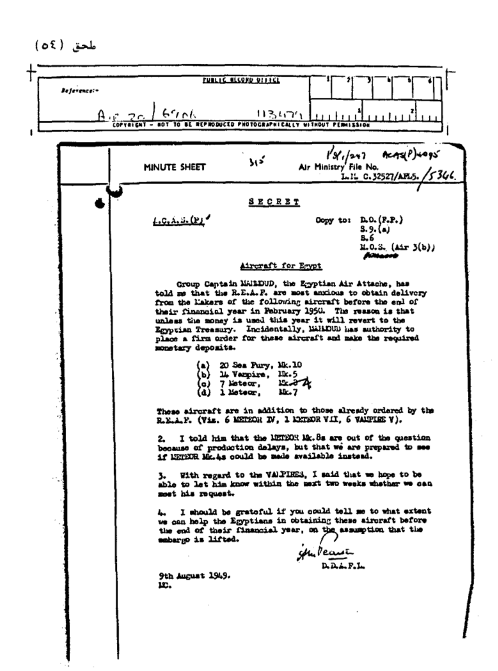
5. In the circumstances I am most anxious not to delay any longer action either under paragraph 3 or paragraph 5 of my [9/7/49] telegram No. 4532.

Cairo pass to B.M.E.O. as 905.

SECRETARY OF STATE FOR FOREIGN AFFAIRS

Copies to: Mr. Wall (6)
Military Attaché
Air Attaché.

ملحق (٥٤)



MINUTE SHEET 315 Air Ministry File No. PSI/247 ACAS(P)4095
L.M. C.32527/AFL5. /5346.

SECRET

A.C.A.S.(P)

Copy to: D.O.(F.P.)
S.9.(a)
S.6
M.O.S. (Air 3(b))

Aircraft for Egypt

Group Captain MAHMOUD, the Egyptian Air Attache, has told me that the R.E.A.F. are most anxious to obtain delivery from the Makers of the following aircraft before the end of their financial year in February 1950. The reason is that unless the money is used this year it will revert to the Egyptian Treasury. Incidentally, MAHMOUD has authority to place a firm order for these aircraft and make the required monetary deposits.

(a) 20 Sea Fury, Mk.10
(b) 14 Vampire, Mk.5
(c) 7 Meteor, Mk.8 4
(d) 1 Meteor, Mk.7

These aircraft are in addition to those already ordered by the R.E.A.F. (Viz. 6 METEOR IV, 1 METEOR VII, 6 VAMPIRE V).

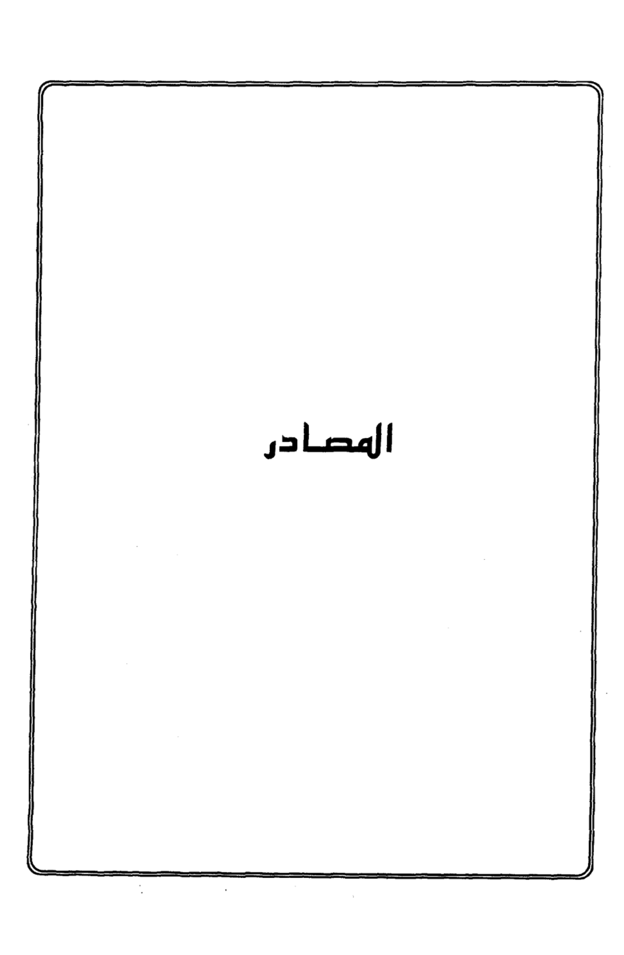
2. I told him that the METEOR Mk.8s are out of the question because of production delays, but that we are prepared to see if METEOR Mk.4s could be made available instead.

3. With regard to the VAMPIRES, I said that we hope to be able to let him know within the next two weeks whether we can meet his request.

4. I should be grateful if you could tell me to what extent we can help the Egyptians in obtaining these aircraft before the end of their financial year, on the assumption that the embargo is lifted.

D.D.A.F.L.

9th August 1949.
MC.



المصادر

المصادر العربية

أولا: المصادر الأصلية:

١- الوثائق الرسمية

الوثائق غير المنشورة:

(١) وثائق محفوظة بدار الوثائق القومية:

ديوان الملك، وزارة الحربية، *حافظة رقم* ١٠ ، ١٩٣٧.

ديوان الملك، وزارة الحربية، *مراسيم وبيانات ومذكرات خاصة بسلاح الطيران*، ١٩٣٨.

ديوان الملك، وزارة الحربية، *حافظة رقم* ١١، ١٩٣٨ ـ ١٩٤٧.

قصر عابدين، وزارة الحربية، *حافظة رقم* ٢٥٠، ١٩٣٧.

مجلس الوزراء، *جلسات مجلس الوزراء*، ١٩٤٨.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٢٣، ١٩٣١ – ١٩٥١.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٢٠، ١٩٣٧ – ١٩٤٠.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٩٨، ١٩٣٧ – ١٩٤٨.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٢٨، ١٩٣٨.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٢٢، ١٩٣٨ – ١٩٣٩.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ١٢، ١٩٤٠ – ١٩٤٧.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ١٩، ١٩٤٥.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٥، ١٩٤٧ – ١٩٤٨.

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٤، ١٩٤٨

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٢١ ، ١٩٤٨ .

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٢٦ ، ١٩٤٨ .

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ١ ، ١٩٤٨ – ١٩٤٩ .

وزارة الدفاع (مكتب المشير)، *حافظة رقم* ٣، ١٩٤٨ – ١٩٤٩ .

(٢) *وثائق محفوظة بمكتبة مجلس الشعب.*

مضابط مجلس الشيوخ، *الجلسة الثلاثون*، ١٠ مايو ١٩٤٨ .

مضلبط مجلس الشيوخ، *الجلسة الحادية والثلاثين*، ١١ مايو ١٩٤٨ .

مضابط مجلس الشيوخ، *الجلسة الثانية والثلاثين*، ١٢ مايو ١٩٤٨ .

(٣) *وثائق محفوظة بوزارة الدفاع* (قيادة القوات الجوية ـ المتحف الحربى ـ هيئة البحوث العسكرية).

قيادة القوات الجوية، *السجل التاريخى للقوات الجوية، الجزء الأول والثانى.*

هيئة البحوث العسكرية، *وثائق* حرب ١٩٤٨ ، *ملف* ١٠٨ ، ١٩٤٨ .

هيئة البحوث العسكرية، *وثائق* حرب ١٩٤٨ ، *ملف* ١٢٩ ، ١٩٤٨ .

هيئة البحوث العسكرية، *وثائق* حرب ١٩٤٨ ، *ملف* ٢٨٠ ، ١٩٤٨ .

هيئة البحوث العسكرية، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٢٩٤، ١٩٤٨ .

هيئة البحوث العسكرية، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ٣١٨، ١٩٤٨ .

هيئة البحوث العسكرية، وثائق حرب ١٩٤٨، ملف ١٣٨، ١٩٤٨ – ١٩٤٩ .

المتحف الحربى، ملف ١٠٠٣ (ترقيم جديد)، ١٩٤٨ .

المتحف الحربى، ميزانية الدولة المصرية، وزارة الحربية والبحرية، ١٩٤٨ – ١٩٥٢ .

(٤) *الأوراق الخاصة باللواء أحمد على المواوى* (سلمت لوزارة الدفاع):

هيئة العمليات الحربية المشتركة، تقرير عن *العمليات الحربية* بفلسطين

(مسودة)، أربعة أجزاء، ١٩٤٨ - ١٩٤٩.

(٥) الدراسات الرسمية:

وزارة الحربية: *العمليات الحربية فى شمال أفريقيا فى الحرب العالمية الثانية* ١٩٤٠ - ١٩٤٣، الجزء الأول والثانى، إدارة تدريب الجيش، ١٩٥٧، ١٩٥٨).

وزارة الحربية: *العمليات الحربية بفلسطين عام ١٩٤٨، الجزء الأول والثانى،* شعبة البحوث العسكرية، ١٩٦١.

الوثائق المنشورة:

(١) الإصدارات المصرية الرسمية:

مركز المعلومات والبحوث: *من ملف قضية الشرق الأوسط*. القاهرة: الهيئة العامة للإستعلامات، ١٩٨٤.

(٢)الإصدارات الإسرائيلية الرسمية:

الأركان الإسرائيلية العامة (فرع التاريخ العسكرى).

تاريخ حرب الإستقلال (حرب فلسطين ١٩٤٧ - ١٩٤٨)، تعريب أحمد خليفة. الطبعة الأولى؛ بيروت مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ١٩٨٤.

شيف، زئيف: *سلاح الجو الإسرائيلى*، تعريب دار الجيل. الطبعة الأولى؛ عمان: دار الجليل للنشر والدراسات والأبحاث الفلسطينية، ١٩٨٨.

٢ - المذكرات الشخصية:

إيدين، أنتونى: مذكرات *أنتوني إيدان قسم ١*، تعريب خيرى حماد. بيروت دار مكتبة الحياه للطباعة والنشر، ١٩٦٠.

بن جريون، ديفيد: *إسرائيل تاريخ شخصى، ثلاثة أجزاء*، إعداد مركز البحوث والمعلومات. القاهرة: الهيئة العامة للإستعلامات، ١٩٧٣.

تشرشل، ونستون: مذكرات *تشرشل*، جزئين، تعريب خيرى حماد، الطبعة الثانية؛ بغداد: مكتبة المتنبى، ١٩٦٥.

ثروت عكاشة: *مذكرات فى السياسة والثقافة، الجزء الأول*. القاهرة: مكتبة مدبولى ١٩٨٧.

حسن يوسف: *مذكرات حسن يوسف ـ القصر ودوره فى السياسة المصرية*. القاهرة: مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، ١٩٨٢.

رابين، إسحاق: *مذكرات إسحاق رابين*، تعريب الهيئة العامة للإستعلامات. القاهرة: الهيئة العامة للإستعلامات، ١٩٨٠.

عبد اللطيف البغدادى: *مذكرات عبد اللطيف البغدادى، الجزء الأول*. القاهرة: المكتب المصرى الحديث، ١٩٧٧.

محمد حافظ إسماعيل: *أمن مصر القومى فى عصر التحديات*. القاهرة: مركز الأهرام للترجمة والنشر، ١٩٨٧.

محمد حسين هيكل (دكتور): *مذكرات فى السياسة المصرية، الجزء الثانى والثالث*. القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٧، ١٩٧٨ (على التوالى).

محمود رياض: *مذكرات محمود رياض – البحث عن السلام والصراع فى الشرق الأوسط*. الطبعة الأولى؛ بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨١.

مذكرات محمود رياض، الجزء الثانى ـ الأمن القومى العربى بين الإنجاز والفشل. الطبعة الأولى؛ القاهرة: دار المستقبل العربى. ١٩٨٦.

مرتضى المراغى: *مذكرات مرتضى المراغى*، مجلة أكتوبر، العدد ١٠٥٠١، يونيو ١٩٨٦.

٣- احاديث شخصية:

حديث شخصى مع *اللواء طيار أ ح / جلال* زيد (إتصال تليفونى)، القاهرة، ٢ فبراير، ١٩٨٩.

حديث شخصى مع *اللواء طيار أ ح/ طاهر* زكى (لقاء شخصى)، القاهرة، ٧ فبراير، ١٩٨٩.

حديث شخصى مع *قائد الفرقة الجوية عبد الحميد سليمان* (لقائين شخصين)، القاهرة، ١٢ ستمبر ١٩٨٧، فبراير ١٩٨٩.

حديث شخصى مع *السيد / فؤاد سراج الدين* (اتصال تليفونى)، القاهرة، ١١ فبراير، ١٩٨٨.

ثانيا: المراجع:

١- الرسائل العلمية (غير المنشورة):

فادية سراج الدين: القضية المصرية فى المرحلة الأخيرة ١٩٥٠ – ١٩٥٤.

رسالة دكتوراة مقدمة إلى كلية الآداب ـ جامعة القاهرة، ١٩٨٧.

٢ - البحوث والدراسات المنشورة:

إبراهيم شكيب (لواء دكتور): حرب *فلسطين ١٩٤٨ ـ رؤية مصرية*. الطبعة الأولى؛ القاهرة: الزهراء لإعلام العربى، ١٩٨٦.

أحمد حمروش: *قصة ثورة يوليو، الجزء الأول*. الطبعة الثالثة؛ القاهرة: مكتبة مدبولى، ١٩٨٣.

أحمد زكريا الشلق: حزب *الأمة وبورة فى السياسة المصرية*. الطبعة الأولى؛ القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٩.

أحمد عبد الرحيم مصطفى (دكتور): *بريطانيا وفلسطين ١٩٤٥* – ١٩٤٨. الطبعة الأولى؛ القاهرة: دار الشروق، ١٩٨٦.

آلون، إيجال: *درع داود، الجزء الأول*، تعريب المخابرات العامة. القاهرة: المخابرات العامة، ١٩٧٣.

بناء الجيش الإسرائيلى، تعريب هيئة الإستعلامات. القاهرة: هيئة الإستعلامات، بدون تاريخ.

أرونسن، چيفرى: *واشطن تخرج من الظل ـ السياسة الأمريكية تجاه مصر ١٩٤٦ – ١٩٥٦*، تعريب سامي الرزاز. الطبعة الأولى؛ بيروت: مؤسة الأبحاث العربية ـ دار البيادر للنشر والتوزيع. ١٩٨٧.

بريتشر، مايكل: *قرارات فى السياسة الخارجية الإسرائيلية، القسم الأول*، إعداد مركز البحوث والمعلومات. القاهرة: الهيئة المصرية العامة لإستعلامات، بدون تاريخ.

نظام السياسة الخارجية لإسرائيل، إعداد مركز البحوث والمعلومات. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للإستعلامات، ١٩٧٤.

بن بورا ودان، يورى: *الميراج فى مواجهة الميج، القسم الأول*، إعداد الهيئة العامة لاستعلامات. القاهرة: الهيئة العامة للاستعلامات، بدون تاريخ.

بيرلموتر، عاموس: *العسكرية والسياسة فى إسرائيل*، تعريب المخابرات العامة. القاهرة: المخابرات العامة، ١٩٧٠.

حسن البدرى (لواء): *الحرب فى أرض السلام*. القاهرة ـ بيروت: دار الوطن العربى، ١٩٧٦.

حسن صبرى الحولى (دكتور): *سياسة الاستعمار والصهيونية تجاه فلسطين فى النصف الأول من القرن العشرين*. القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٣.

حسن نافعة (دكتور): *مصر والصراع العربى الإسرائيلى*. الطبعة الأولى؛ بيروت: مركز دراسات الوحدة العربية، ١٩٨٤.

حسنين كروم : *عروبة مصر قبل عبد الناصر، الجزء الأول*. القاهرة: العربى للنشر والتوزيع، ١٩٨١.

روثستين، تيودور: *خراب مصر - تاريخ المسألة المصرية ١٨٧٥-١٩١٠*، تعريب عبد الحميد العبادى، ومحمد بدران. الطبعة الثانية، بيروت : دار الوحدة، ١٩٨١.

سامى أبو النور: *دور القصر فى الحياة السياسية فى مصر ١٩٢٢-١٩٣٦*. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٥.

سلوتسكى، يهودا: *تاريخ الهجناه (حرب فلسطين ١٩٤٧-١٩٤٨)*، تعريب أحمد خليفة. الطبعة الأولى، بيروت: مؤسسة الدراسات الفلسطينية، ١٩٤٨.

صلاح العقاد (دكتور): *قضية فلسطين - المرحلة الحرجة ١٩٤٥-١٩٥٦*. القاهرة: جامعة الدول العربية (معهد الدراسات العربية العالمية)، ١٩٨٦.

طارق البشرى: *الحركة السياسية فى مصر ١٩٤٥-١٩٥٢* . الطبعة الثانية، القاهرة: دار الشروق، ١٩٨٣.

طه المجدوب (لواء) وآخرون: *العسكرية الصهيونية، المجلد الأول والثانى*. القاهرة: مركز الدراسات السياسية والإستراتيجية بالأهرام، ١٩٧٢، ١٩٧٤.

عايدة سليمه (دكتورة): *مصر والقضية الفلسطينية*. الطبعة الأولى، القاهرة: دار الدراسات والنشر والتوزيع، ١٩٨٦.

عبد الرحمن الرافعي: *تاريخ الحركة القومية وتطور نظام الحكم فى مصر، الجزء الثانى*. الطبعة الرابعة، القاهرة: دار المعارف، ١٩٨١.

الثورة العرابية والإحتلال الإنجليزى. الطبعة الرابعة، ، القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٤.

مصر *والسودان فى أوائل عهد الإحتلال*. الطبعة الرابعة، القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٣.

فى أعقاب الثورة المصرية (ثورة ١٩)، الجزء الثانى. الطبعة الثانية، القاهرة: الدار القومية للطباعة والنشر، ١٩٦٦.

عبد الرحيم أحمد حسين (دكتور): *النشاط الصهيونى خلال الحرب العالمية الثانية*. الطبعة الأولى، بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨٠.

عبد العظيم رمضان (دكتور) *الجيش المصرى فى السياسة ١٨٨٢-١١٣٦* . القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٧٧.

تطور *الحركة الوطنية فى* مصر ١٩١٨-١٩٣٦ . الطبعة الثانية، القاهرة: مكتبة مدبولى ، ١٩٨٣.

تطور *الحركة الوطنية* فى مصر *١٩٣٧-١٩٤٨، الجزء الثانى*. بيروت: الوطن العربى، بدون تاريخ.

الصرا ع بين الوفد العرش ١٩٣٦-١٩٣٩ . القاهرة: مكتبة مدبولى، ١٩٨٥.

عبد الوهاب بكر محمد (دكتور): *الوجود البريطانى فى الجيش المصرى ١٩٣٦-١٩٤٧* . الطبعة الأولى، القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٢.

الجيش المصرى وحرب فلسطين ١٩٤٨-١٩٥٢ . الطبعة الأولى، القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٢.

غرين (جرين)، ستيفن: *الإنحياز*، تعريب سهيل ذكار. الطبعة الأولى، دمشق: دار حسان للطباعة والنشر، ١٩٨٥.

فريد خورى: *المشكلة العربية الإسرائيلية، القسم الأول*، إعداد مركز البحوث. القاهرة: الهيئة العامة للإستعلامات (مركز البحوث والمعلومات)، بدون تاريخ.

فلاح خالد (دكتور): *الحرب العربية الإسرائيلية ١٩٤٨-١٩٤٩ وتأسيس إسرائيل*. الطبعة الأولى، بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨٢.

فؤاد كرم ومركز وثائق تاريخ مصر المعاصر: *النظارات والوزارات المصرية، الجزء الأول*. القاهرة: مطبعة دار الكتب، ١٩٦٩.

فيشر، أ.ل: *تاريخ أوروبا فى العصر الحديث*، تعريب أحمد نجيب هاشم و وديع الضبع. الطبعة الثامنة، القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٤.

كامل مرسى: *أسرار مجلس الوزراء*. الطبعة الثانية، القاهرة: المكتب المصرى الحديث، ١٩٨٥.

كوبلاند، مايلز: *لعبة الأمم*، تعريب مروان خير. الطبعة الأولى، بيروت: الانترناشينال سنتر، ١٩٧٠.

كوهين، أهرون:*إسرائيل والعالم العربى، الجزء الثالث*، تعريب المخابرات العامة. القاهرة: المخابرات العامة، ١٩٧١.

لطيفة محمد سالم (دكتورة): *مصر فى الحرب العالمية الأولى*. القاهرة: الهيئة المصرية العامة للكتاب، ١٩٨٤.

فاروق وسقوط الملكية فى مصر ١٩٣٦-١٩٥٢. الطبعة الأولى، القاهرة: مكتبة مدبولى، ١٩٨٩.

ليلينتال، ألفرد: *ثمن إسرائيل*، تعريب حبيب نحولى وياسر هوارى. الطبعة الرابعة، بيروت: دار الآفاق الجديدة، ١٩٨١.

محسن محمد: *الشيطان*. القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٣.

التاريخ السرى لمصر. القاهرة: دار المعارف، ١٩٨٣.

محمد جلال كشك: *ثورة يوليو الأمريكية*. الطبعة الأولى، القاهرة: المؤلف، ١٩٨٨.

محمد جمال الدين المسدى (دكتور)، يونان لبيب (دكتور)، عبد العظيم رمضان (دكتور): *مصر والحرب العالمية الثانية*. القاهرة: مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، ١٩٧٨.

محمد حسنين هيكل: *ملفات السويس*. الطبعة الأولى، القاهرة: مركز الأهرام للترجمة والنشر، ١٩٨٦.

محمد عبد الرؤوف سليم (دكتور): *نشاط الوكالة اليهودية لفلسطين منذ إنشائها وحتى قيام إسرائيل* ١٩٢٢-١٩٤٨. الطبعة الأولى، بيروت: المؤسسة العربية للدراسات والنشر، ١٩٨٢.

محمد فيصل عبد المنعم: *إلى الأمام يا روميل*. القاهرة: مؤسسة دار الشعب، ١٩٧٦.

محمد نصر مهنا (دكتور): *مشكلة فلسطين أمام الرأى العام العالمى*. القاهرة: دار المعارف، ١٩٧٩.

ناتنج، أنتونى: *ناصر*، تعريب شاكر إبراهيم سعيد. الطبعة الأولى، بيروت: دار ومكتبة الهلال، ١٩٨٥.

هدى جمال عبد الناصر (دكتورة): *الرؤية البريطانية للحركة الوطنية المصرية*. الطبعة الأولى، القاهرة: دار المستقبل العربى، ١٩٨٧.

وحيد الدالى: *أسرار الجامعة العربية*. القاهرة: مكتبة روزاليوسف، ١٩٨٢.

يونان لبيب رزق (دكتور): *تاريخ الوزارات المصرية*. القاهرة: مركز الدراسات السياسية والاستراتيجية بالأهرام، ١٩٧٥.

٣- الصحف:

جلوب، چون باجوت، حديث صحفى بعنوان «*حوار مع جلـوب*». القـاهرة: جريدة الأهـرام، ٥ أبريل ١٩٨٤.

المصادر الأجنبية

أولاً : لوثائق:

١ـ وثائق غير منشورة :

(أ) وثائق محفوظة بدار

الوثائق البريطانية :

I. DOCUMENTS:

1. Unpublished Documents:

A. Public Record Office, U.K.

Foreign Office (F. O.):

F. O. 141,	1331	1949.
	1367,	1949
F. O. 371,	45947,	1945.
	62984,	1947.
	69192,	1948
	69195,	1948
	69289,	1948.
	96968,	1952.
	96969,	1252.
	96970,	1252
	96993,	1952
	104809,	1953.
	121819,	1949.

Air Ministry (Air):

Air 20,	6906,	1946 -1949.
Air 23,	8346,	1945- 1950.

B. Eyptian Air Force H. Q. ب ـ وثائق محفوظة بقيادة القوات الجوية المصرية

Air 2, 1066, 1922 -1930.

2768, 1937- 19448.

2769, 1943-1948.

Air 23, 471, 1940.

2. Published Docu mets: ٢- وثائق منشورة :

A. United States Documents:

Foreign Relations of the United States, 1948, Vol. V. Part 2. Washington: U. S. Government Printing Office, 1976.

Foreign Relations of the United States, 1949, Vol. VI. Washington: U. S. Government Pinting Office, 1977.

Foreign Relations of the United States, 1952-1954, Vol. VI. Washington: U. S. Goverment Pinting Office, 1986.

B. Memoirs:

Kagan, Benjamin (Colonel): The Secret Battle for Israel. Cleveland and New York: The World Publising Company, 1966.

Meir, Gold: My Life. London: Weidenfeld and Nicolson, 1976.

Weizman. Ezer: On Eagles' Wings. New York: Macmillan Publishing Co., INC., 1976.

II. REFERENCES: ثانياً : المراجع :

Angelucci, Enzo:The Rand Macnally Encyclopedia of Military Aircraft 1914-1980. New York: Mitlitary press, 1983.

Chant. Chris. and others: The Encyclopedia of Air Warfare. London: Salamander Books, 1977.

Dupuy, Trevor: Elusive Vectory. London: Macdonald and Jane's, 1978.

Glubb, John Bagot: A Soldier with the Arabs. London Hodder and Stoughton, 1969.

Gunston, Bill: An IIlustrated Guide to the Israeli Air Force. London: Salamander Books, 1982.

Herzog, Chaim: The Arab - Israeli Wars. New York: Random House, 1982.

Luttwak, Edward and Horowitz, Dan: The Israeli Army. London: Benguin Books, 1975.

Moor, John Norton: The Arab-Israeli Conflict: Readings and Documents. Princeton: Princeton University Press, 1977.

Owen, Rodric: The Desert Air Force. London: Hutchinson and Co. Ltd., n. d.

Rubinstein, Murray and Goldman, Richard: The Israeli Air Force Story. London: Arms and Armour Press, 1979.

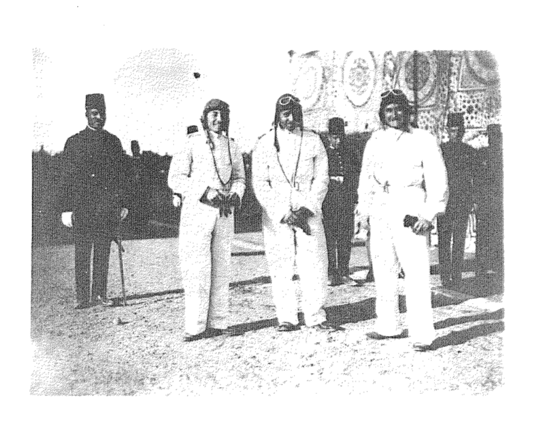
Safran, Nadav, From War to War. New York: Pegasus, 1969.

Spiegel, Steven: The Other Arab-Israeli Conflict. Chicago: The University of Chicago, 1985.

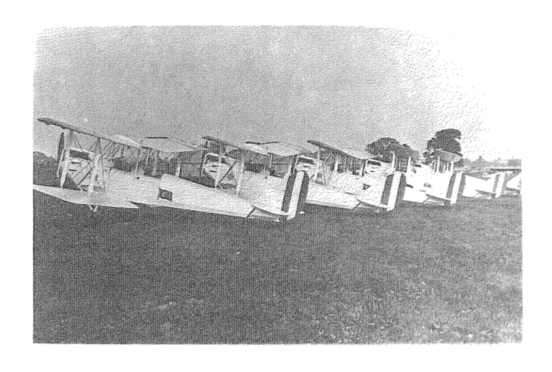
بسم الله الرحمن الرحيم

﴿ الحمد لله الذى هدانا لهذا وماكنا نهتدى لولا أن هدانا الله ﴾

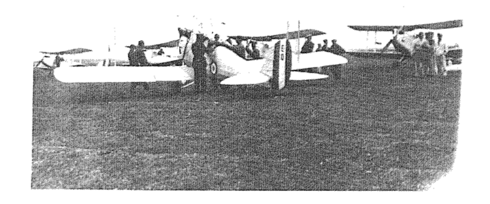
[صدق الله العظيم]



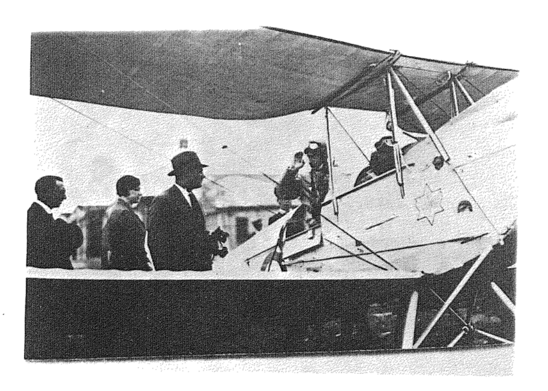
بعض نسور مصر الأوائل يتوسطهم الملازم طيار/ محمد عبد المنعم الميقاتى.



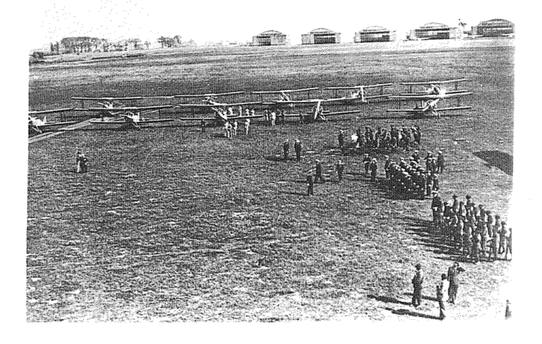
أولى طائرات سلاح الطيران من طارز «موث» فى مطار هايتفيلد قبل إقلاعها إلى مصر.



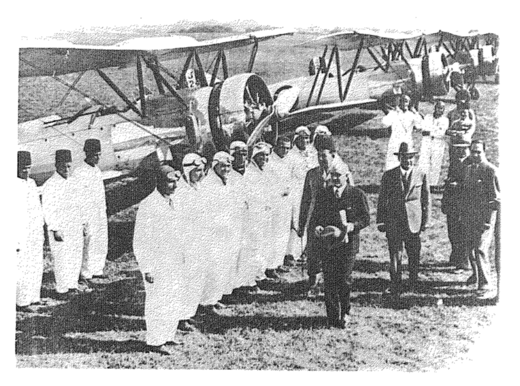
طائرات الـ «موث» في مطار «بيزا» بإيطاليا خلال رحلتها التاريخية إلى مصر فى مايو ١٩٣٢.



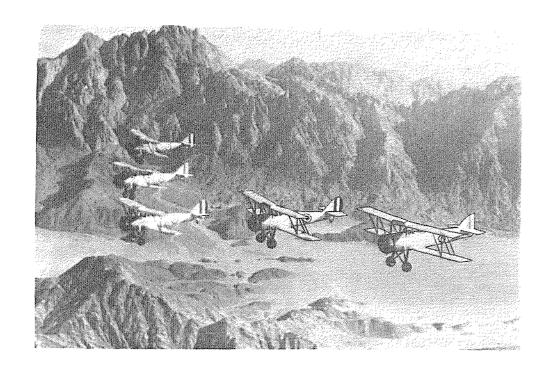
الملازم طيار/ محمد عبد المنعم الميقاتي يحيي بعض مودعيه فى مطار بيزا بإيطاليا خلال الرحلة التاريخية الأولى لنسور مصر الأوائل عام ١٩٣٢.



ثانى طرازات الطائرات التى دخلت خدمة سلاح الطيران من طراز «أفرو ٦٢٦» قبل إقلاع نسور مصر من إنجلترا فى نوفمبر ١٩٣٣.



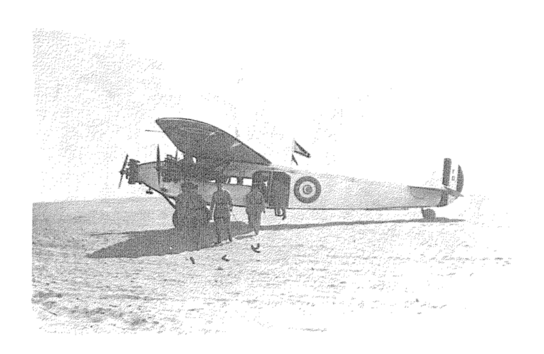
نسور مصر الأوائل قبل إقلاعهم بطائرات «الأفرو» من انجلترا فى نوفمبر عام ١٩٣٣.



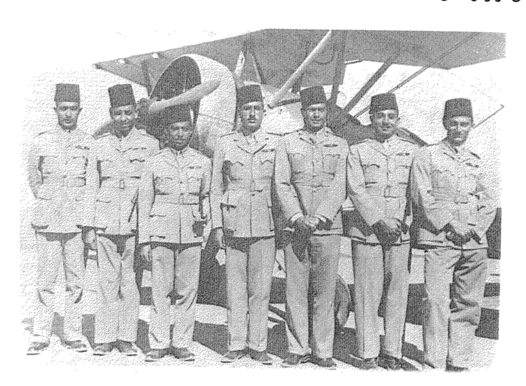
طائرات الـ «أفرو ٦٢٦» بعد وصولها إلى مصر خلال أحد طلعات التدريب.



رئيس الوزراء المصرى محمد توفيق نسيم مع نسور مصر الأوائل عام ١٩٣٥.



«سبنكس» باشا مفتش عام الجيش المصرى أثناء رحلة جوية إلى منقباد بواسطة إحدى طائرات النقل من طراز «وسكس».



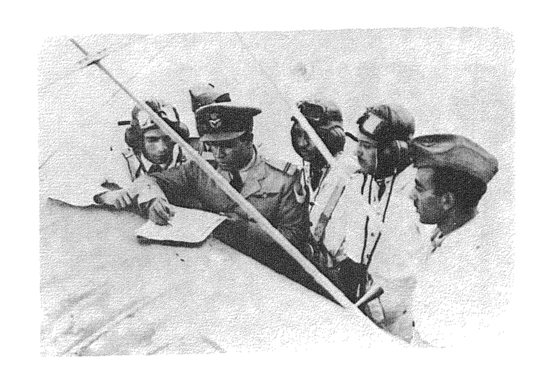
بعض طيارى مصر الأوائل يتوسطهم الملازم أول طيار/ محمد عبد الحميد الدغيدى وعلى يمينه الملازم أول طيار/ عبد المنعم أحمد وعلى يساره الملازمين أوائل طيارين/ أحمد ناجى وعبد المنعم الميقاتى وعبد الحليم خليفة.



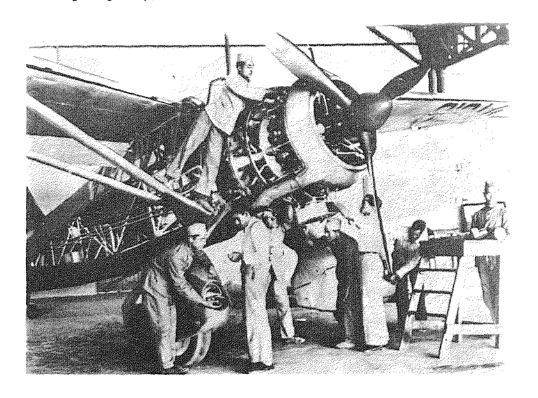
رئيس الوزراء محمد محمود وعلى يساره الدكتور أحمد ماهر وزير المالية أثناء مشاهدة أحد العروض الجوية أثناء حفل التخرج من مدرسة الطيران عام ١٩٣٨.



اللواء على اسلام (أول قائد لسلاح الطيران مصر) أثناء زيارته للسرب الأول المجهز بطائرات لايسندر عام ١٩٣٩.



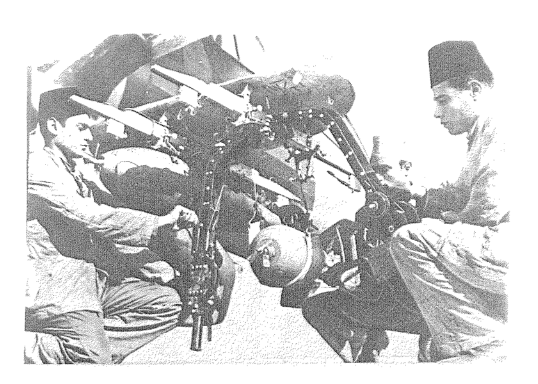
بعض طيارى «الأوداكس» أثناء التلقين قبل الطيران أثناء الحرب العالمية الثانية.



بعض الفنيين أثناء عملهم فى صيانة طائرات الـ «لايسندر» خلال الحرب العالمية الثانية.



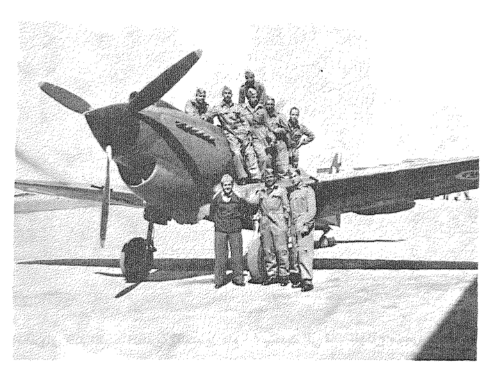
بعض طيارى السرب الأول المجهز بطائرات «لايسندر» فى أرض هبوط القصابة عام ١٩٤٠.



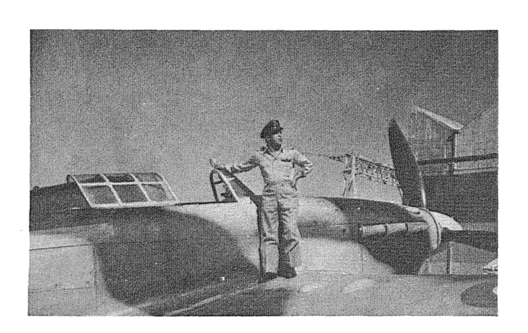
بعض الفنيين يقومون بتسليح طائرة لايسندر بالقنابل خلال الحرب العالمية الثانية.



رئيس الوزراء اسماعيل صدقي فى حفل افتتاح نادى الطيران عام ٤٦ وسط نخبة من طيارى السلاح الجوى الملكى يتوسطهم قائد الفرقة الجوية عبد المنعم الميقاتى.



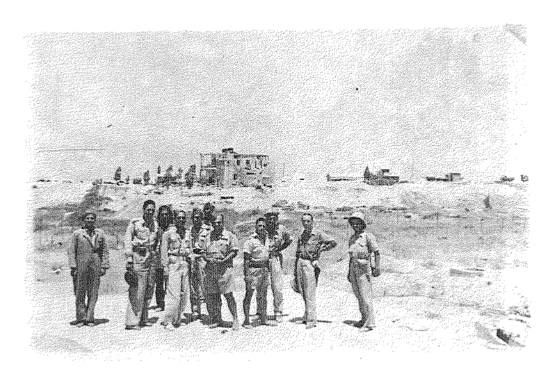
مجموعة من الطيارين والفنيين بالسرب الثاني قتال مع إحدي طائرات «سبيفير ٥» المجهز بها ذلك السرب عام ١٩٤٧.



الملازم طيار طاهر زكى على طائرته من طارز «سبيفير ٥» عام ١٩٤٧.



اللواء المرواى قائد القوات المصرية بفلسطين عام ٤٨ يتحدث إلى قائد الجناح محمود صدقى المليجى قائد القوة الجوية التكتيكية بالميدان.



بعض طيارى القوة الجوية التكتيكية وضباط الجيش المصرى فى أحد المستعمرات الاسرائيلية بعد سقوطها فى أيدى القوات المصرية عام ١٩٤٨.



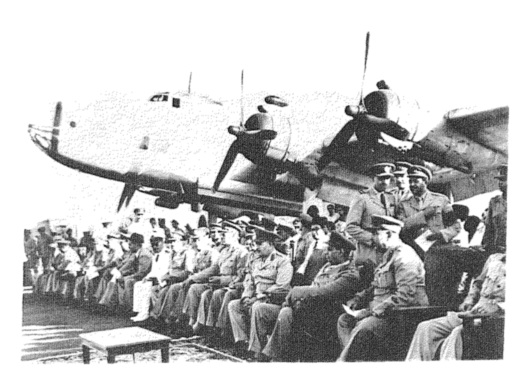
قائد الجناح محمد نبيه حشاد (أحد ضباط هيئة المستشارين المصريين) مع الملك عبد الله فى قاعدة المفرق فى ٢٢ يونيو عام ١٩٤٨.



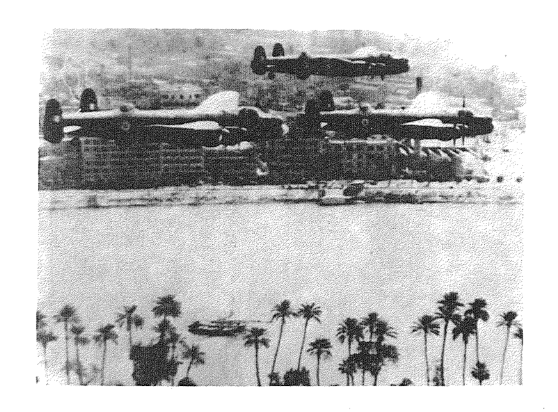
قائد السرب عبد الحميد أبو زيد (أحد أبطال حرب ١٩٤٨) يتوسط بعض زملاءه فى مطار العريش عام ١٩٤٨، ويظهر خلفه من اليمين الملازم أول طيار جلال زيد ثم قائد السرب حسين رشدى وطبيب المطار فقائد السرب صلاح العطيفى وأحد الأصدقاء.



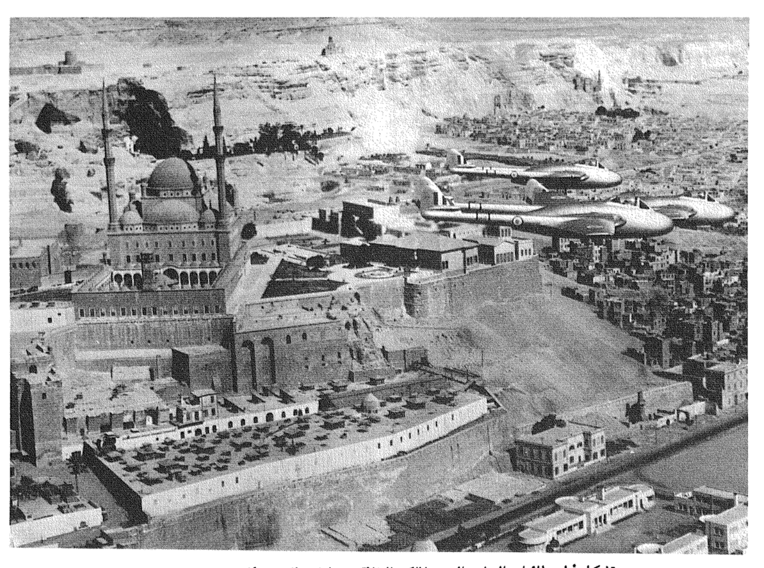
الفنيين المصريين يقومون بجر القنابل لتسليح إحدى طائرات النقل التى جهزت لقذف القنابل عام ١٩٤٨.



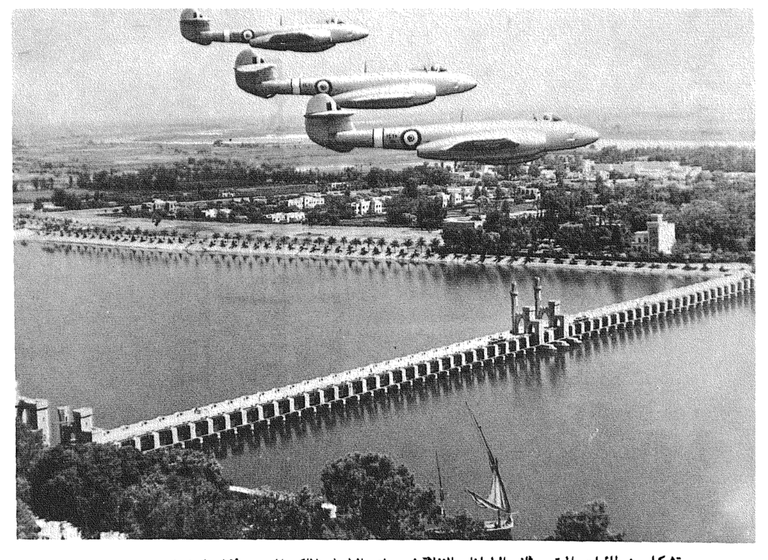
الفريق محمد حيدر وسط لفيف من ضباط الجيش أسفل إحدى القاذفات من طراز «هاليفاكس» فى حفل تخرج دفعة من الطيارين المصريين عام ١٩٤٩.



تشكيل من قاذفات «لانسكتر» أثناء طيرانها فوق نيل القاهرة عام ١٩٥٠.



تشكيل أولى طائرات السلاح الجوى الملكى النفاثة من طراز «ڤامپير» أثناء طيرانها فوق القلعة عام ١٩٥١.



تشكيل من طائرات «الميتور» ثانى الطرازات النفاثة فى سلاح الطيران الملكى المصرى أثناء طيرانها فوق القناطر الخيرية عام ١٩٥١.

بسم الله الرحمن الرحيم

الحمد لله الذى هدانا لهذا وماكنا لنهتدي لولا أن هدانا الله

صدق الله العظيم

رقم الإيداع

١٩٩٣/٢٣٧٠



ت : ٢٢١١٠٧١ - ٢٢١١٠٧٢

هذا الكتاب

يتناول الجزء الأول من هذا الكتاب ـ الذى بين يدى القارىء الآن ـ نشأة وتطور القوة الجوية المصرية والإسرائيلية، والتأثيرات السياسية المتبادلة على تطور كل منهما خلال ثلاثة عقود تمثل إحدى مراحل التطور السياسى المصرى والإسرائيلى خلال هذا القرن.

حيث يغطى هذا الجزء، الدور الذى لعبته السياسة المصرية والإسرائيلية فى تأسيس وتطوير القوة الجوية للطرفين حتى دخولهما عصر النفاثات، وتأثير السياسة البريطانية والأمريكية على الجهود المصرية الإسرائيلية فى هذا الشأن. كما يوضح هذا الكتاب الدور الذى لعبته القوة الجوية المصرية خلال الحرب العالمية الثانية، وانعكاسات الجولة العربية الإسرائيلية الأولى عام ١٩٤٨ على تطور واستخدام القوة الجوية للطرفين خلال تلك الحرب والسنوات التى تلتها حتى قيام الثورة المصرية عام ١٩٥٢ .

وعلى ذلك.. فإن هذا الكتاب يعتبر مرجعا بالغ الأهمية سواء للقارىء العربى، أو للباحثين المتخصصين، لأنها تصحح كثيرا من المفاهيم الخاطئة وترد على المغالطات الإسرائيلية والغربية الشائعة.

وعلى الله قصد السبيل

الناشر

ISBN: 977 - 5201 - 27-6

ACADEMIC BOOKSHOP

